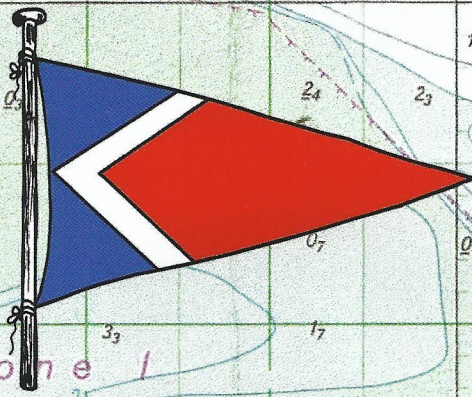




Meldorfer Seglerverein e. V. 2012

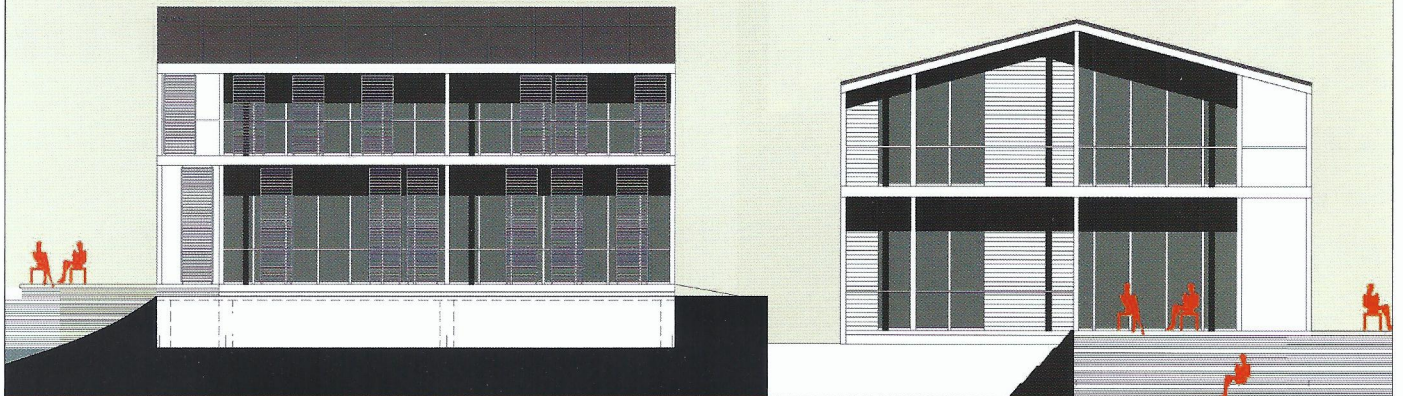
Jahresbericht



VSG/RSG
01.04.-01.10.

www.msv-meldorf.de
www.meldorferseglerverein.de

Sie träumen – wir planen und bauen
Ihr Traumhaus schlüsselfertig!



Wir verstehen uns als erster Ansprechpartner, wenn es um gesundes Wohnen und effizientes Energiemanagement geht. Konsequenter ökologischer Bauweise kombiniert mit modernster Technik und innovativem Design wird eindrucksvoll beim Wohnprojekt am Meldorfer Grenzweg umgesetzt. Sprechen Sie uns an.



Österstr. 57
25704 Meldorf
Tel.: 0 48 32 - 51 51
Fax 0 48 32 - 51 52

e-Mail:
info@naturbau-meldorf.de
www.naturbau-meldorf.de

Neu am Meldorfer Hafen:

- › Betriebsflächen für Projekte
- › Hallenlagerung
- › Außenplätze

- › Hubwagengestellsystem bis 16 Tonnen



SOLARWERFT

AM MELDORFER HAFEN GbR

Am Yachthafen 25704 Meldorf Tel. 0 48 06 - 12 06 Fax 0 48 06 - 12 16 www.solarwerft.de info@solarwerft.de

Grußwort des 1 Vorsitzenden

Liebe Seglerinnen und Segler, liebe Freunde des MSV Meldorf.

Bewegte Jahre... das Vereinsjahr 2012 war wohl eins der bewegendsten Jahre der Vereinsgeschichte. Gleich zu Beginn wurde sehr intensiv und emotional über die Verpachtung des Hallendaches diskutiert und an mehreren Seglerabenden wurde dieses Thema aus unterschiedlichen Blickwinkeln betrachtet. Die Verpachtung glückte gerade noch und das Hallendach wurde zur Hälfte saniert und bringt uns die nächsten 20 Jahre einen schönen Beitrag zum Erhalt des MSV Meldorf.

Zu Beginn des Jahres wurde unser Kran demontiert und aufwendig saniert, sodass wir hoffen können, dass er uns noch viele Jahre treue Dienste leistet. Unser schönes Heimchen wurde einer Schönheitsoperation unterzogen und strahlt mit seiner neuen Terrassentür und Fassade im neuen Glanze. Ich hoffe, dass die neue Terrasse viele Mitglieder zum Verweilen einlädt und uns in dem bevorstehenden Sonnenjahr viele gemütliche Stunden beschert.

Auch das Außengelände wurde von einigen wackeren Ritzern aus seinem Dornröschenschlaf befreit und neu angelegt, so dass wir unserem neunzigstem Geburtstag äußerlich aufgefrischt entgegen blicken konnten.

Nach dem Ansegeln und der Geschwaderfahrt nach Helgoland folgte eine Zeit der Entspannung und des Segelns auf Nord- und Ostsee. Das Jubiläum rückte mit kurzen Schritten immer näher. Am 24.-25. und 26. August war es dann soweit. Wir durften zu unserem neunzigstem Geburtstag und zur sechzigsten Tertius-Regatta zahlreiche Gäste aus nah und fern begrüßen.

Am ganzen Wochenende wurde toller Regattasport in der Dithmarscher Bucht geboten. Der Höhepunkt war der Sonnabend mit großer Geschwaderfahrt unter dem Kommando von Commodore Krohn parallel zur Regatta. Alle Boote trafen sich am Nachmittag zu Musik und Bierkaffee

beim BSV auf dessen schöner Trasse und erlebten einen beschwingten Nachmittag. Punkt 15 Uhr ging es dann mit ca. 30 Booten gen Meldorf, um dort eine einzigartige Einfahrt unter Musik und Willkommenstrunk zu erleben.

Nach Sauna und einer kurzen Ruhepause folgte am Abend in einer wunderschön geschmückten Halle der große Festakt zum neunzigsten Geburtstag.

Viele Vereine würdigten den MSV und seine lange Geschichte, und überreichten uns einzigartige Präsentе. Bis spät in die Nacht wurde gefeiert und getanzt. Danke allen Helfern und Gästen für diesen schönen Tag.

Aber unser Segeljahr war noch lange nicht zu Ende. Mehrerer Boote des MSV nahmen an Helgoländer Herbstwoche teil.

Es folgte eine gelungene DOM und ein Absegeln nach Büsum zum Fischbrötchen essen.

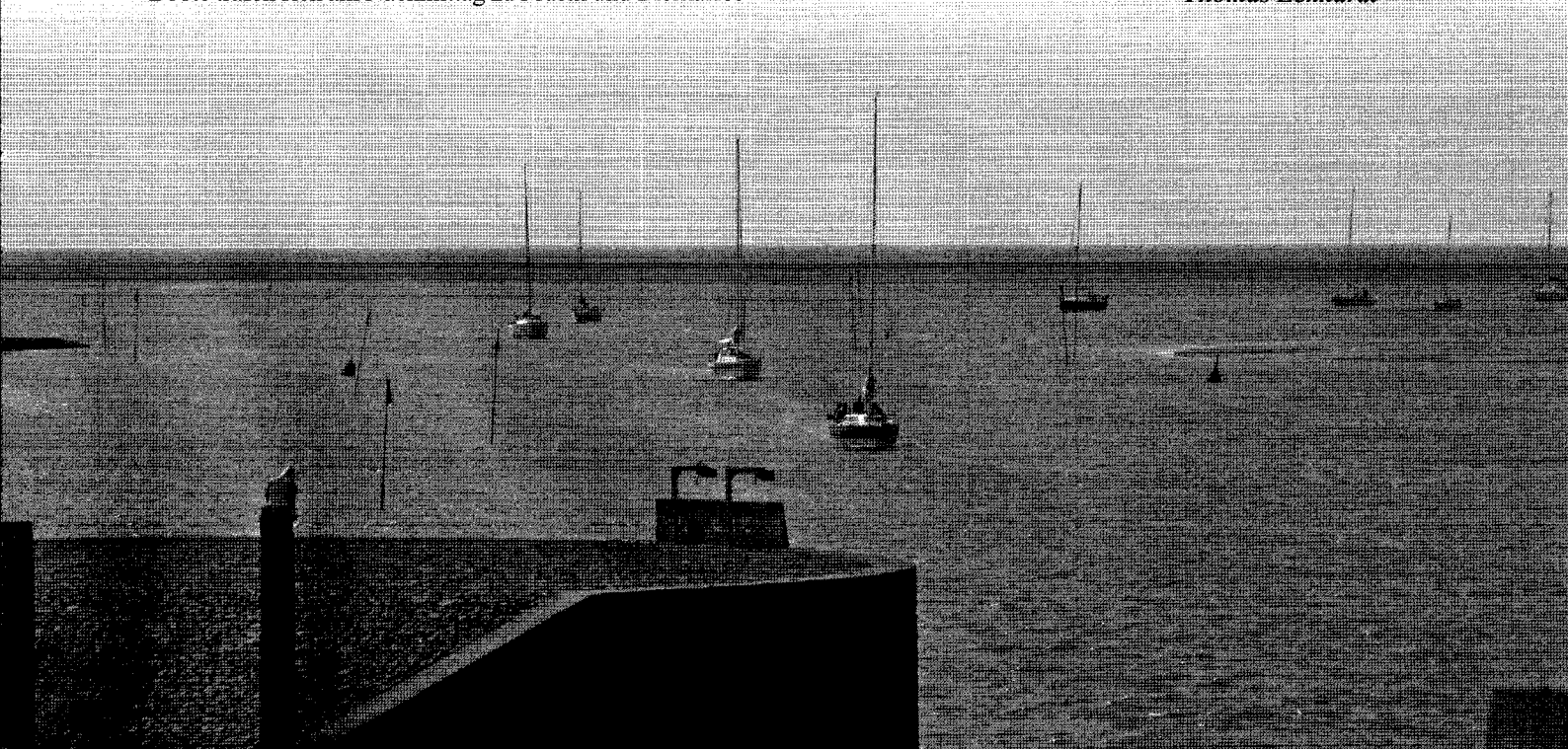
Auch unser Hafen sollte in diesem Jahr noch vertieft werden.

Unsere Boote wurden zeitig aus dem Wasser genommen und die Schlengel ausgeschwommen. Die Rohrleitung wurde verlegt und wir waren klar zum Baggern. Dies wird wohl nun im Februar 2013 stattfinden, und wir freuen uns auf tiefe Liegeplätze in den nächsten Jahren.

Zum Schluss möchte ich vielen sehr aktiven Mitgliedern Danke sagen für ihren großen Einsatz zum Wohle des Vereins.

Last uns jetzt ein wenig Kraft tanken und uns auf ein sonnenreiches und wunderschönes Segeljahr 2013 freuen.

Es grüßt ganz herzlich
Thomas Eckhardt



Impressum

Redaktion und Gesamtherstellung

Peter Krohn

Thomas Sörensen

Zur Dithmarscher Schweiz 14

25782 Welmbüttel

thomas.soerensen@t-online.de

Team des MSV

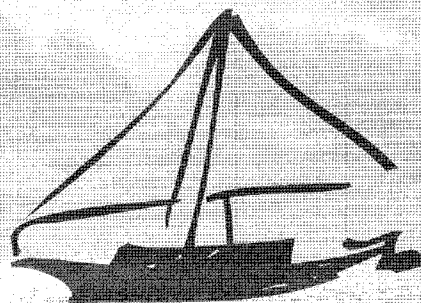
Druck

Evers-Druck GmbH

Ernst-Günter-Albers-Straße

25704 Meldorf

*Informieren Sie sich auch unter
www.meldorferseglerverein.de*



Wir bieten
den richtigen Rahmen für ...

Fischspezialitäten

Regionale Spezialitäten

Familien- und Betriebsfeiern

Reisegruppen

und für unsere Segler!

Durchgehend von

7.00 Uhr bis 22.00 Uhr

für Sie geöffnet. Kein Ruhetag.

Nutzen Sie auch unseren Party-Service, wir arrangieren für Sie alles!

Immer am Sonntag: Original Dithmarscher Mehlbüddel

Wir bitten um Reservierung und freuen uns sehr auf Ihren Besuch.

Südermarkt 1 · 25704 Meldorf
Tel. 04832 95950 · Fax 04832 4312
www.linde-meldorf.de
www.l-team-catering.de


ZUR LINDE
HOTEL · RESTAURANT · PARTYSERVICE

Für weitere
Informationen

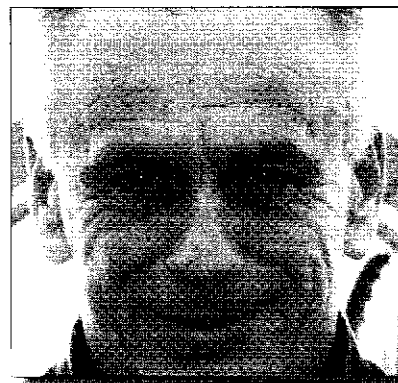




Ehrenvorsitzender
Dr. Hans-Ulrich Meißner
Tel. (04832) 1448
hans-ulrich.meissner@t-online.de



Kommodore
Peter Krohn
Tel. (04832) 3309
hpikrohn@googlemail.com



1. Vorsitzender
Thomas Eckhardt
Tel. (04832) 3591
anthoeck@web.de



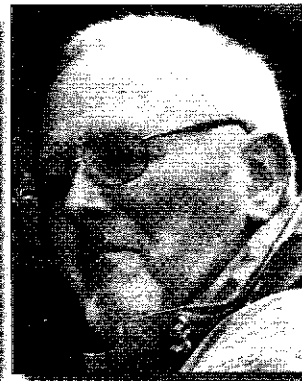
2. Vorsitzender
Rolf Nottelmann
Tel. (0 48 32) 71 01
rolf_nottelmann@gmx.de



Kassenwart
Martin Marienfeld
Tel. (04835) 97 10 41
m.marienfeld@gmx.net



1. Segelwart
Olaf Timm
Tel. (04832) 9770
olaf.timm@ottotimm.de



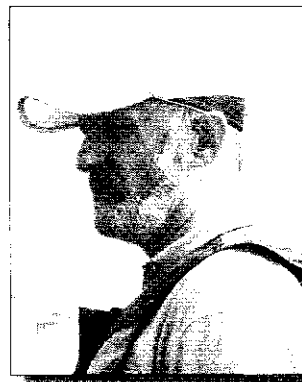
2. Segelwart
Gerd Haase
Tel. (04832) 82 95



3. Segelwart
Volker Sjut
Tel. (04832) 36 79



Schlengelwart
Ingo Degen
Tel. (04832) 3016
ingo-degen@t-online.de



Jugendwart
Karsten Laskowski
Tel. (04 81) 26 38
tackie-team@t-online.de



Schriftwart
Thomas Sörensen
Tel. (04838) 12 53
msv.meldorf@t-online.de

Kranungen bitte nur nach *vorheriger* Absprache mit den Kranführern!

Rolf Claußen
Volker Sjut
Ingo Degen

(04832) 9730
(04832) 3679
(04832) 3016

Gerd Haase
Bernd Peters

(04832) 8295
(04832) 2560

Bitte vormerken!

Januar	01.	6. Ditmarsia-Cup Start 13:13 h am Hafen
Januar	11.	769. Seglerabend im Hotel „Zur Linde“
Februar	22.	770. Seglerabend im Hotel „Zur Linde“ Jahreshauptversammlung
März	08.	771. Seglerabend im Hotel „Zur Linde“
April	12.	772. Seglerabend im Hotel „Zur Linde“
Mai	17.-20.	Nordseewoche Helgoland
Mai	05.	Ansegeln HW 9:52 Treffpunkt 12:00 h Meldorfer Hafen
Juni		Geschwaderfahrt nach Helgoland – Termin wird kurzfristig bekanntgegeben
Juni	15.	Heverregatta in Husum
Juli	02.	Rotary-Segeln
August	16.-18.	61. Tertius-Regatta
September	7.	Helgoländer Herbstwoche HW in Meldorf am 6.9. 14:22 h
September	07.-08.	24. DOM / 13. DJM
September	22.	Absegeln HW: 15:34
September	13.	773. Seglerabend im Heimchen
Oktober	11.	774. Seglerabend im Hotel „Zur Linde“
November	29.	775. Seglerabend Traditionelles Labskausessen im Hotel „Zur Linde“
Dezember	14.	Jugendjahreshauptversammlung/ Adventsfeier im „Heimchen“
Januar 2014	01.	7. Ditmarsia-Cup Start 13:13 h am Hafen

Weitere Termine werden im Laufe des Jahres kurzfristig bekannt gegeben

1. Januar 2012 – der Steg voller Menschen

Schöner kann man das neue Jahr nicht begrüßen!
Sonne und Wind beim 5. Ditmarsia-Cup
am 1.1.2012

14 spannende Regatten, 1 x Mastbruch und
1 x Anbaden.

1. Sieger: Mathias Thede

2. Sieger: Uwe Schmidt



Der Steg voller Menschen



„Laks“ noch voller Zuversicht



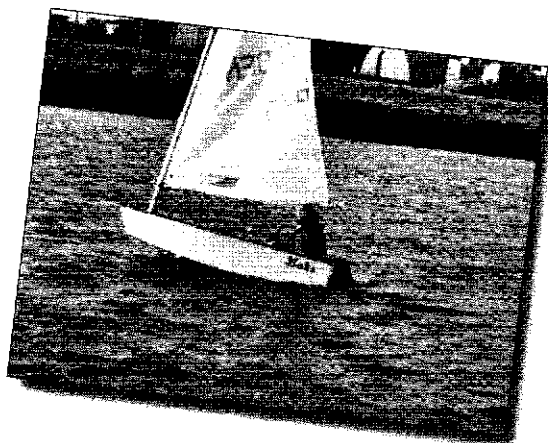
Wegerechtsgerangel am Start



*Dieses Rennen wird „Laks“
noch gewinnen*



Pech für Jan - Mastbruch



Mann kann es auch übertreiben



Glücklich ist, wer trotzdem lacht

Die glücklichen und lachenden Gewinner



HEIZÖL

**SCHILLHORN
MELDORF**

Österstraße 11-13

☎ (04832) **70 71**

www.schillhorn-brennstoffe.de



Brenn-, Treib-,
und Schmierstoffe

Lang ist's her – 1976 – aber immer noch überaus in guter Erinnerung der ganzen Familie – außer der Katze „Lissi“, die nicht mehr existent ist. Es war ja auch ein tolles Erlebnis, unsere Kieler Woche-Teilnahme 1976.

Nachdem wir uns vom segelnden Schlauchboot über eine Kieljolle „Summertime“ zur „kleinen Brise“, einer Arpege, hochgearbeitet hatten, schafften wir uns dann wegen wachsenden Rauminhaltes der 5 Kinder, sie wurden größer und größer, unter großen finanziellen Mühen die „Svantje“ an, einen ¾ Tonner von Doug Petersen gezeichnet. Die Regattaerfolge dieses Typs im Vorjahr hatten uns sehr imponiert und da es von Form und Ausbau her auch ein bequemes Fahrtenschiff zu sein schien, war die Anschaffung dann „nur“ noch eine Sache der Finanzierung, die uns aber letztendlich nach Überwindung etlicher Hindernisse schließlich auch gelang. Bei der Helgolandwoche konnten wir schon erfahren, dass die „Svantje“ in ihrer Klasse absolut konkurrenzfähig war. Dass es dort nur zu einem Podestplatz reichte, lag nicht an ihr, sondern an einem Navigationsfehler und der noch reichlich unerfahrenen Familiencrew.

Im Laufe der Jahre stellten wir dann auch fest, daß derjenige jeweils der Beste ist, der die wenigsten oder idealerweise keine Fehler macht. Eigentlich war es bei späteren Regatten immer so, daß unsere „Svante“ gewonnen hätte, wenn, ja wenn nicht ich oder wir Fehler gemacht hätten.

Wir waren aber trotzdem sehr zufrieden mit unserem Helgolandausflug und dann begierig auf weitere solche Unternehmungen. Auch hatte uns der Ehrgeiz gepackt.

Also – Kieler Woche.

Übermütig meldete ich zu allen dort stattfindenden Rennen: Kiel Eckernförde, Eckernförde Kiel, Stollergrund Dreiecke, Fehmarn Rund und Senatspreis. Mit der gesamten Familienmannschaft, Eva-Maria, Ludwig als Skipper und Kristian (23), Kai (17), Juliane (16), Manuela (11), Lutz (8) und Katze Lissi (1) stürzten wir uns dann unternehmungslustig und mutig in das spannende Abenteuer und die große unbekannte Welt des Regattasegelns.

Es war schon ein erhebendes Erlebnis, nicht ganz einfach und sehr Lampenfieber fördernd in der riesigen Menge vor dem Start hin und her kreuzender kampfbereiter Regatta-boote ohne Ramming zu bestehen. Als dann für unsere Gruppe IV der Startschuss fiel, hatte ich erfahrungsarm, etwas schüchtern und allzu vorsichtig nicht den idealen Startplatz gefunden. Wie meistens bei der „Aalregatta“ der Fall, war Spinnackerstart angesagt. Bis wir dann endlich die Startlinie bezwungen und das große Tuch oben hatten, waren wir vorletztes Boot.

Toll und imposant, die ganze Meute der größeren Klassen



Meldorfer Sieg auf der Kieler Woche

Die Meldorfer Familiencrew hat bei der Kieler Woche mit dem Segelboot „Svantje“ (der Klasse 1/2 TONNER) die 94. Kieler Woche bestritten und zwei 1. und zwei 2. Plätze. Das Rennergebnis ist, daß die „Svantje“ nicht von einer Männercrew gesegelt wurde, sondern ein reines Familienunternehmen darstellt. Außer dem Eigner Ludwig Bunge segelten seine Frau Eva-Maria, die Tochter Juliane (16), Manuela (11), die Söhne Kai (17) und Lutz (8) mit. Selbst die Hauskatze „Lissi“ war als Maskottchen mit von der Partie.

Nachdem die Familiencrew bei zwei Rennen auf der Nordsee gemerkt hatte, daß ihre „Svantje“ ein schnelles Boot ist, setzten sie sich bei der Kieler Woche an die Spitze. Bei der Nordsee-Regatta wurde das Boot am 27. August 1976 als erstes in der Klasse 1/2 TONNER über die Fehmarn-Rund gefahren. Bei der Kieler Woche wurde das Boot am 1. September 1976 als erstes in der Klasse 1/2 TONNER über die Stollergrund-Dreiecke gefahren. Bei der Eckernförde-Regatta wurde das Boot am 2. September 1976 als erstes in der Klasse 1/2 TONNER über die Eckernförde-Regatta gefahren. Bei der Kiel-Regatta wurde das Boot am 3. September 1976 als erstes in der Klasse 1/2 TONNER über die Kiel-Regatta gefahren.

Modernisierung in Meldorf

Die Meldorfer Familiencrew hat bei der Kieler Woche mit dem Segelboot „Svantje“ (der Klasse 1/2 TONNER) die 94. Kieler Woche bestritten und zwei 1. und zwei 2. Plätze. Das Rennergebnis ist, daß die „Svantje“ nicht von einer Männercrew gesegelt wurde, sondern ein reines Familienunternehmen darstellt. Außer dem Eigner Ludwig Bunge segelten seine Frau Eva-Maria, die Tochter Juliane (16), Manuela (11), die Söhne Kai (17) und Lutz (8) mit. Selbst die Hauskatze „Lissi“ war als Maskottchen mit von der Partie.

grandioser Anblick, der uns zunächst nur begeisterte und auch noch keinen großen Frust über den vermesselten Start auslöste. Das Regattafieber erwachte doch dann sehr schnell, als wir staunend feststellten, daß unsere „Svantje“ diese Schmach nicht ertrug und eilends Feind für Feind ausgesegelte, obwohl es unter Spi gar nicht so leicht war, an den pflüßigen und erfahreneren Gegnern vorbei zu kommen.

Es machte riesigen Spaß und spornte unseren Ehrgeiz an, nachdem ich sehr schnell herausfand, daß unter Ausnutzung einer kleinen Unaufmerksamkeit des zu überholenden Skippers, durch plötzliches Anlufen ein Aussegeln möglich wurde. Das haben wir einige Male erfolgreich exerziert bis kein Konkurrent aus unserer Gruppe mehr vor uns lag. Das war schon am Kielfeuerschiff. Auch konnten wir alle sehr starken Böen ohne Sonnenschuß, wie auf dem Foto zu erkennen ist, durchstehen. Wir waren natürlich sehr zufrieden und haben unser Schiff sehr gelobt und gestreichelt. Bevor die Kreuz begann, mußte natürlich der Spi runter. Und das war dann das originellste



filmen müssen. Das fiel uns aber erst hinterher ein. Spürte man, Fall rauf. Letzteres schien sorgfältig am Niedergang aufgeschossen – meinten wir. Aber was dann außer den vielen Tappenmetern nach oben kam, lies uns erstaunen, erschrecken und schließlich auch in brüllendes Gelächter ausbrechen: Fotoapparat, Fototasche und – als Krönung auch unsere Katze Lissi! Sie hatte sich mit ihren Krallen verhakt und erschien auf diese Weise laut miauend mit an Deck.

Das war mal ein gekonntes Manöver.

Etliche Meter gingen bei dieser skurrilen Aktion natürlich verloren, was wir uns aber leisten konnten. Und dann die Kreuz.

„Svantje“ muß so richtig Lage schieben, dann ist sie am schnellsten... Das machte bei 5-6 Bft Laune. Wir führen

„Waschmaschine“, wie wir es später nannten, wenn das Wasser entsprechend am Kajüttenfenster entlang rauschte. Nass sind wir bei diesem Hack auch reichlich geworden. Trotzdem war die Stimmung außerordentlich gut, weil es gelang, auch einige Schiffe aus der Klasse III auszusegeln. Auch bereitete uns unser „Kleiner“, der Lutz, riesiges Vergnügen. Er saß am Kartentisch, weil es ihm im Cockpit gar nicht gefiel und malte genüsslich, von der Schaukelei völlig unbeeindruckt, ein maritimes Kunstwerk nach dem andern und reichte es zur Begutachtung nach oben. Das hat so manche, manchmal auch langweilige Seemeile überbrückt. Nach siegreichem Zieleinlauf machten wir dann

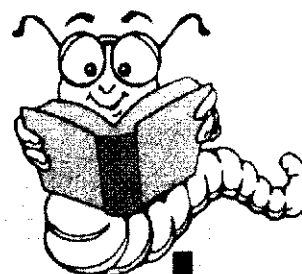
mitten zwischen den Booten der Klasse III fest, was natürlich Begeisterung bei uns und Erstaunen bei den anderen Booten auslöste. Anschließend konnten wir dann glücklich und zufrieden genüsslich einen Aal, der dieser Regatta seinen Spitznamen gibt, verspeisen.

Die anderen Regatten haben wir anschließend auch ganz ordentlich gesegelt. Zum Podestplatz reichte es immer.

In den folgenden 22 Jahren durften wir dann immer mit Begeisterung und inniger Liebe zu unserem Schiff viele aufregende, interessante und erholsame Seemeilen bewältigen. Aus Altersgründen mußte ich dann letztendlich tränenreichen Abschied von meiner geliebten „Svantje“ nehmen.

Das ist nun auch schon 16 Jahre her.

Ludwig Bunge



MELDORFER BÜCHERSTUBE

Inh. Doris Blender
Roggenstraße 2 · Tel. (04832) 7838

Ereignisse rund um unseren Hafen

Kreisseglerverband tagte beim Seesportverein am Meldorfer Hafen

Die Dithmarscher Seglervereine vertreten durch Vorstandsmitglieder kamen am 29.11.2012 zur Aussprache über das vergangene Jahr zusammen. Der Seesportverein als Gastgeber verwöhnte die Teilnehmer mit Kartoffelsalat und Würstchen, bevor der Vorsitzende des Kreisseglerverbandes Jürgen Ehlert aus Brunsbüttel zur Einstimmung von seiner Fahrt bis in den Ärmelkanal erzählte.

Auch er hatte, wie wir wohl alle, zeitweise die schlechte Wetterbedingungen in diesem Segeljahr erlebt. Dann berichtete er über die Mitarbeit im Landesseglerverband und anderen Gremien, in denen er für uns tätig ist. Es folgten die Berichte aus den einzelnen Vereinen an unserer Küste. Der nächste Landesseglertag soll am 9.3.2013 in Elmhorn und der Kreissportverbandstag am 13.4.2013 in S. Michalisdonn stattfinden.

Peter Kroh

Probleme am Nord-Ostsee-Kanal

Die schlechten Nachrichten über den Zustand des NOK sind immer wieder in den Zeitungen nachzulesen. Es fehlen die finanziellen Mittel für Sanierung und Ausbau. Das ist um so bedauerlicher, wenn man bedenkt, dass in 2012 gerade mal wieder 100 Millionen Tonnen Ladegut überschritten wurde.

Für die Sportschiffahrt ist der Ausbau der Oststrecke mit Begradigung der Kurven sicher nicht nötig. Anders ist es mit dem Ausfall von Schleusen und deren länger dauernden Reparaturen. In Holtenau fiel im letzten Sommer die nördliche Kammer der kleinen Schleuse aus, die südliche Kammer war schon länger außer Betrieb. Als dann auch

noch eine der großen Schleusenkammern ausfiel, war der Stau groß. Wartezeiten von zwei Stunden waren an der Tagesordnung.

Dabei ist das Festmachen der Sportboote in den großen Schleusen nicht unproblematisch, sie sind dafür in der Regel nicht vorgesehen. Dass die Schleusen in Brunsbüttel marode sind ist bekannt und eine neue Schleuse sollte gebaut werden.

Vor den Schleusen zu warten ist noch unangenehmer als in Holtenau, weil man nirgendwo festmachen kann, meistens mit dem Strom auf der Elbe zu tun hat und häufig noch mit Wind und Seegang fertig werden muss.

Peter Kroh



Maron

Mein Markt!



Öffnungszeiten
Montag bis Samstag
06:30 - 20:00 Uhr

Raiffeisenplatz 18 · Meldorf · Tel 04832/7934



Jetzt auch mit Café!

Jubiläum beim R V R

Der Meldorfer Seglerverein feierte im Jahre 2012 immerhin sein 90-jähriges Bestehen zusammen mit der sechzigsten Wiederkehr seiner Tertiusregatta auf der Meldorfer Bucht und ist der älteste Seglerverein an der Westküste Schleswig-Holsteins.

Mitten im Lande an der Obereider aber wird im Jahr 2013 der Regatta-Verein Rendsburg schon 125 Jahre alt. Viele Sportbootfahrer unterbrechen bei ihrer Fahrt durch den Nord-Ostsee-Kanal bei Kanalkilometer 67 den Tagestörn und biegen ab in die Obereider, um im netten Hafen des

RVR für die Nacht oder auch länger festzumachen. Dort werden sie von der freundlichen Hafenmeisterin begrüßt. Im Restaurant „Riverside“ kann die Besatzung gut speisen und bis in die Innenstadt hat sie auch nicht zu weit.

Unser langjähriges Mitglied und früherer zweiter Vorsitzender Hans Kathmann, den es beruflich nach Rendsburg verschlagen hat, war dort jahrelang in der Jugendarbeit des Vereins tätig.

Wir wünschen dem R V R viele weitere Jahre erfolgreicher Vereinsarbeit.

Peter Krohn

Auch die Redaktion des Jahresheftes bedankt sich beim Kameraden Kathmann für seine interessanten Berichte und tollen Fotos.

Immer eine Handbreit Wasser wünscht...

**Das Taxi für Meldorf
und Umgebung**

Taxen  **04832**
Union 7676

- | | |
|------------------------|----------------------|
| + Taxi und | + Bestrahlungs- und |
| Mietwagenverkehr | Chemotherapiefahrten |
| + Krankenfahrten aller | + Kurierfahrten |
| Kassen | + Urlaubstransfer |
| + Dialysefahrten | |

OK-Regatta auf dem Müggelsee

Es begab sich aber zu der Zeit, dass ein Gebot von dem Kaiser Knud Olsen (Olsen Knud – OK) ausging, daß alle Welt geschätzt würde. Und diese Schätzung war die allererste und geschah zu der Zeit, da die Iden des März soeben vorbei waren. Und jedermann ging, dass er sich schätzen ließe, ein jeglicher in seine Stadt.

Da machte sich auch auf Olaf aus Nindorf und Thomas aus Marne mit ihren vertrauten Weibern Beate und Karen und den Kindern, aus dem Kreis Dithmarschen, im hohen Norden an der großen See in das Land zur Stadt des Hauptmannes der keiner war, die da heißt Köpenick, darum dass er von dem Hause und Geschlechte Schümanns sich schätzen ließe. Und als sie daselbst waren, kam die Zeit, da Petrus das Treiben zu bunt wurde.

Und er sandte Eis und Sturm über den See. Und es waren Regattaleiter in derselben Gegend auf

Soweit die Geschehnisse des 31.03.2012 wie sie sich am Müggelsee zutrugen. Seglerisch sicher keine Herausforderung, interessant anzuschauen allemal. Nicht nur OK Jollen, wie sie Olaf und ich im Gepäck hatten waren vertreten, sondern auch Piraten, Finn Dinghys, und 420er. Insgesamt 87 Boote wurden auf dem nicht allzu großen Gelände des YCBG für die Rennen vorbereitet, nicht ganz ohne Wuhling.

Auch interessant das Clubhaus am See. Bestens ausgestattet, im Erdgeschoss mit Bar, Imbiss, Terrasse und Ausblick über den Hafen auf die Spree. Vollunterkellert bietet das Untergeschoss ausreichend große Wasch- und Umkleieräume mit Duschgelegenheit und Sauna! Für jedes Geschlecht. Nobel, nobel! Nachdem gegen 14:00 Uhr die Wettfahrten für den Tag abgebrochen waren und das Freibier ausgegeben wurde, verholten Olaf und ich uns zu unseren Familien, damit wir noch etwas von Berlin sehen konnten.

Der 01.04.12 begrüßte uns mit besserem, sonnigem Wetter, so dass nach ausgiebigem Frühstück die beiden Segelhelden von der Nordsee um 09:00 Uhr pünktlich auf dem Gelände des YCBG auftauchten. Wie wir erfahren, hatte der Wind nachts Olafs Boot umgeweht und ein Finn-Dinghy 20 Meter durch die Luft geschleudert. Trotz Sonnenschein war es noch nicht warm. „EIS“ konnte Olaf mit dem Finger auf das Deck seiner Jolle in den Raureif schreiben. Neopren und Trockenanzug würden uns schon warm halten. Kurze Steuermannbesprechung und los ging es. Die Kurse übrigens klassisch olympisch: Dreieck, Diagonale, Dreieck. Hatte ich seit Optitagen nicht mehr gesegelt.

Um rechtzeitig am ersten Start zu sein, hieß es keine Zeit zu verlieren. Umziehen, Aufriggen und los. Raumschots die Spree hinunter und quer über den Müggelsee vorbei am Hotel, in dem unsere Familien in diesem Moment warm und gemütlich zum Frühstück saßen.

d e m Felde bei den geistig Armen die da segeln wollten und sie wiesen Ihnen AP. Und siehe, des Herrn Engel trat zu ihnen, und die Klarheit des Herrn leuchtete um sie; und sie fürchteten sich sehr. Und der Engel sprach zu ihnen: Fürchtet euch nicht! siehe, ich verkündige euch große Freude, die allem Volk widerfahren wird; denn euch ist heute Freibier beschieden. Und das habt zum Zeichen: ihr werdet finden das Bier in Fässer gebettet und in einem Glase schäumend. Und alsbald war da bei dem Engel die Menge der Heerscharen, die lobten Gott und sprachen: Ehre sei Gott in der Höhe und Frieden auf Erden und den Menschen ein Wohlgefallen.

**Fleischerei Krompholz
Party-Service**

25704 Nindorf • Hauptstraße 36 • ☎ 0 48 32/30 03

Erster Start OK-Jollen. Gedrängel an der Linie. Vorsichtig, nicht zu früh und bei gefühlten 0 Sekunden ganz in Luv auf Backbordbug los fahren. Freude, Freude. Das hatte schon mal geklappt. Doch was machten die anderen? Frechheit, in Lee losfahren, mehr Speed machen und auf Steuerbordbug auf die andere Seite des Sees wechseln. Anscheinend muss man auf Jollen das Segeln gegenüber Dickschiffen neu lernen. Kleinste Winddreher wahrnehmen und nicht Wendefaul sein, am krausen Wasser ahnen, wohin der nächste Dreher geht, schon vorher Wenden nicht erst im Dreher. Erstaunlich, so gesegelt bringen unsere geliebten OK's 30 ° Wendewinkel zu Stande. Naja, immerhin nicht letzter im ersten Race.

Neuer Start, neues Glück. Wieder die gleiche Ka... Nur diesmal andersherum. Nicht rechtsrüberfahren, sondern links. Woher zum Henker wissen die das? Aber, wieder nicht letzter, man lernt ja noch.

Dritter Start, neues Glück. Jetzt hängst Du Dich einfach

mal an die Cracks an, lautet mein wesentlicher taktischer Grundgedanke. Klappt ganz gut. Bei auffrischem Wind erreiche ich als fünftes Boot die Luvmarke. YES! Abfallen, Gewicht nach achtern außen und Abflug. Schönes Bild vier Jollen mit spritzender Bugwelle im Gegenlicht voraus. Als die ersten die Raumtonne erreichen und eine Q-Wende fahre beginne ich zu frohlocken. Cool, da halst du jetzt locker unter durch. Abfallen, auflieren, ins Boot setzen, Drücker bekommen, durchluven, Erkenntnis das geht schief uuuuuund platsch. Verflucht! Als mein Boot wieder steht und ich wieder an Bord bin, genieße ich das wunderbare Bild von 14 vorausfahrenden Jollen. Übermut tut eben selten gut! Als letzter schleiche ich über die Ziellinie. Das Gesamtergebnis: Olaf Erster, ich Zweiter. Leider nur aus Meldorfer Sicht. In der Tabelle: Olaf 12ter, ich 13ter von 15-5 DNCern.

Trotzdem aber Ziel erreicht: nicht letzter (immerhin Berliner Landesmeisterschaft der OK) und riesen Spaß gehabt (oder umgekehrt).

Berlin, wir kommen im nächsten Jahr wieder!

modern
niebuhr
HAARSTYLING

über 80 Jahre im Familienbesitz

25704 Meldorf

Zingelstraße 5 + 9

Telefon: (0 48 32) 14 10

Fax: (0 48 32) 29 21



Reizüberflutung kann auch etwas Angenehmes sein. Zum Beispiel, wenn es um eine schöne Frau in aufregenden Mey Dessous geht. Lassen Sie sich inspirieren auf www.mey.de.
Mey - Das Beste auf der Haut.

MaN kaNn aUCh vOn einEM
eiNZiGen REiz überfLUTeT weRDeN.

TRADITION UND LEIDENSCHAFT

www.evers-druck.com



Evers-Druck
25704 Meldorf
Ernst-Günter-Albers-Straße
Telefon 04832 6080



Zu den Wikingern nach Fünen

Am Montag den 23. Juli machten wir (Broder Hansen und Reiner Biß) nachmittags die Leinen der Aurora in Meldorf los, gestartet mit dem ersten Sommerwetter in Richtung Cuxhaven. Da der Strom und die Tide in der Elbe gegen uns waren, kamen wir hart an der Fahrwasserkannte steuernd unter Maschine nur langsam voran. Plötzlich auf der Strecke meldete der Motor „Temperaturalarm“ – also noch langsamer. Im Segelhafen konnten wir daher erst in der Dunkelheit festmachen.

Am nächsten Morgen kontaktierten wir den Motordoktor Pauls (Adresse rausgefischt aus der Segelzeitung) und schilderten die Krankheitssymptome unseres Motors: „Fieber mit ausgespucktem Kühlwasserschleim bei zu hohem Ölstand.“

In der ersten Ferndiagnose wurde uns geraten, „Kühlwasser auffüllen“ und „mit niedriger Drehzahl die Fahrt zur Inspektion nach Maasholm fortsetzen“. Den Vormittag in Cuxhaven haben wir damit verbracht, das Schloss Ritzebüttel zu besichtigen und folgendes erfahren:

Cuxhaven war bis in die dreißiger Jahren des letzten Jahrhunderts ein wichtiger strategischer Außenposten von Hamburg zur Kontrolle der Elbe. Alle 6 Jahre wurde ein neuer Statthalter von HH eingesetzt. Ein Restaurator aus der ehemaligen DDR hat mit viel Geschick dieses Schloss vor dem Verfall gerettet.

Pünktlich mit auflaufendem Wasser sind wir mittags nach Brunshüttel gestartet und weiter zum Gieselaukanal gesteuert. Am nächsten Tag reisten wir unter Motor weiter nach Maasholm, weiterhin begleitet von viel Sonne und wenig Wind.

Während der Motordoktor die seit langem nötige große Inspektion bei der Aurora vornahm, haben wir eine Fahrradtour um die Geltinger Birk unternommen (zur Rechten der teilweise abgelegene Strand der Ostsee, zur Linken eine naturbelassene Landschaft mit einem reichhaltigen Vogelbestand, sowie Konik-Pferden und Hochlandrindern.)

Anschließend erfrischte ein Bad im alten Fischerei-Hafer von Maasholm.

Am nächsten Morgen sind wir mit leichten Winden nach Marstal gesegelt. Dort war Piratentag und die Innenstadtbesichtigung stand an, sowie ein ausgiebiger Besuch des sehenswerten Schifflahrtsmuseums. An einer Werft-Pier lag der im Bau befindliche Rumpf eines Marstal-Schoners „Bonavista“ noch ohne jegliche Takelage, von dem ihr naher Zukunft sicher noch einiges zu hören sein wird.

Auf dem Segeltörn nach Svendburg überraschte uns im Sund ein wolkenbruchartiger Regen, der die Sicht auf unter fünfzig Meter reduzierte. Im überfüllten Hafer konnten wir als fünftes Schiff im Päckchen anlegen. Nachdem der Regen vorüber war, lockte ein Landgang mit Besichtigung des Museumshafens mit historischer Seglern. In der Schiffbauhalle – mittlerweile abends – fand im Rahmen des dortigen Hafenfestes ein Live-Rockkonzert mit mehreren Gruppen statt, die für erstklassige Stimmung sorgten.

Da wir gerne Fünen rund segeln wollten, war unser nächster Hafen Kerteminde und wir kürzten beim Passieren der Brücke über den Großer Belt wie die dänischen Segler vor uns durch den niedrigeren westlichen Teil der Brücke die Strecke ab.

Am nächsten Tag mußten wir ordentlich Segelmanöver üben:

Fock und Großsegel setzen, Bilstersegel raus und rein. Reff eins und zwei bei beginnenden Regenschauern von Horseklint eingeholt, alle Segel wieder hoch und zuletzt vor Juelsminde wieder stark gerefft bei sechs Windstärken und Sonnenschein. Tags darauf wurde gegen den Starkwind aus Südwest in Richtung Bogense und anschließend nach Fredericia gekreuzt ... ohne Ende ... Über dem hinter uns gelegenen Festland ging ein Gewitter nieder und vor uns lachte die Sonne. Unser Tagesziel Mittelfahrt erreichten wir unter Motor – auch der Strom in der engen Durchfahrt zwischen dem Festland und Fünen war wie der Wind gegen uns gerichtet.

Am folgenden Tag legten wir bei drei Windstärken SSO mit dem Etappenziel Faborg ab, was letztendlich bedeutete, daß auch dieser Tag durch einen anständigen Gegenwind geprägt war.

Aufkreuzend kam uns zur Mittagszeit ein dänisches Wikingerschiff ziemlich nahe, so dass wir gute Fotos schießen konnten. Wir waren erstaunt, mit welcher großen Höhe das Schiff hoch am Wind laufen konnte und das mit minimaler Krängung. Es hatte gerade eine Wende vollzogen, die typbedingt eine ganz spezielle Abfolge von Manövern verlangt.





wobei das Schiff kurzzeitig achteraus treibt. Nordöstlich von Alsen stellten wir fest, dass unser Zielhafen erst nach Sonnenuntergang zu erreichen war und beschlossen, den schönen Naturhafen Dyvig anzusteuern. Im Alsenfjord kreuzten sich unsere Kurse erneut mit dem Wikingerboot, bevor wir in den überfüllten Hafen von Dyvig hinein segelten. Direkt an der Pier legten wir über Heck auf Anweisung des Hafenmeisters an.

Während unseres Landganges im stark ausgebauten Hafen, kamen auch die Wikinger in den Hafen gerudert und fanden aufgrund des geringen Tiefganges in der äußersten Hafenspitze einen Platz am Steg. Wir kamen mit der Besatzung ins Gespräch und schauten uns den Originalnachbau des Wikingerbootes genau an. Ein Traditionsverein aus Hjelmsinde hat das zwölf Meter lange Wikingerschiff „Freya“ 1989 original nachgebaut und unternimmt mit Mitgliedern Fahrten unter Segel und Muskelkraft auf der Ostsee. Übernachtet wird unter freiem Himmel oder in Zelten an Land.

Am nächsten Tag ging es südwärts durch den Alsensund unter Motor nach Sonderburg. Als wir auf Höhe Falshöft schipperten, brach über Sonderburg ein heftiges Gewitter nieder, während es bei uns trocken war

bei zeitweiligen Sonnenschein (mal wieder Glück gehabt).

Nach einem kleinen Schlenker in den bisher nur zum Teil fertiggestellten Hafen Port Olpenitz (einige Ferienhäuser und 3 Schiffe an einem Schwimm-Steg) legten wir später im überfüllten Hafen Dampf heckwärts an.

Die Nachtruhe war bescheiden, da die Stranddisco bis in die Nacht hinein spielte und die Möwen mit Unterma- lung des Echos der Hochhäuser kreischten. Auf der Rückfahrt durch den NOK und auch in Cuxhaven erreichten uns immer wieder Regenschauern. Am letzten Tag folgten wir bei Sonnenschein den Tonnen des

Fahrwassers östlich Gelbsand und Buschsand durch die Watten, wo wir manchmal sehr wenig Wasser unter dem Kiel hatten. Wir folgten der teilweise engen Passage zwischen den Sänden, auf denen sich Robben und Vögel versammelten, und genossen die unglaubliche Stille.

Auf den letzten Meilen verließ uns nun vollständig der Wind, so dass die auflaufende Tiede uns ganz gemächlich in Richtung Meldorfer Hafen schob, wobei wir nebenbei noch dazu kamen, in aller Ruhe das Deck zu schrubben. Insgesamt hatten wir einen abwechslungsreichen, erhol- samen Urlaubstörn, der obwohl einige der angelaufenen Häfen schon von früheren Besuchen bekannt waren, viel Freude gebracht hat.

Reiner Biß

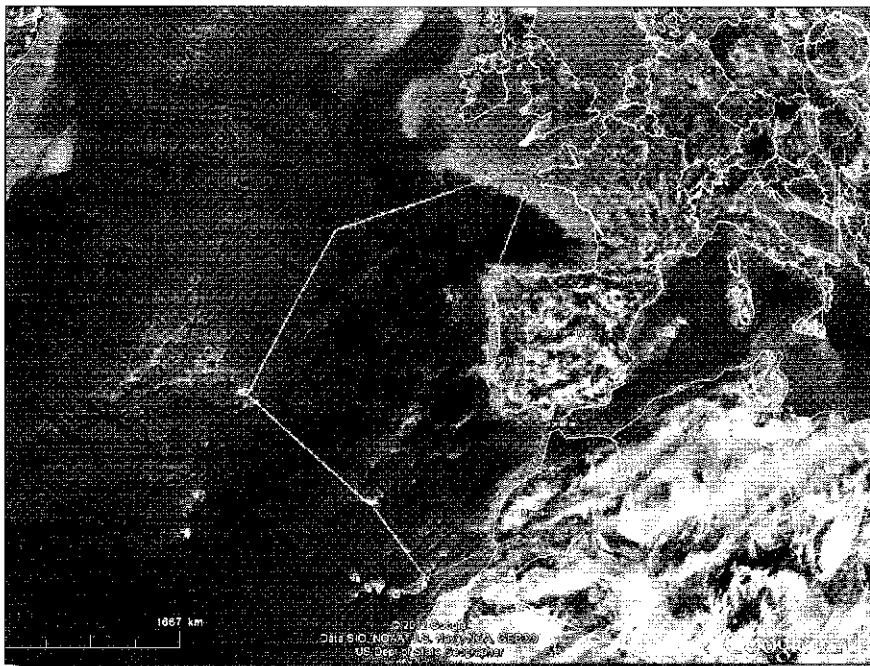


100 Tage und 5000 Meilen

waren es am Ende von Meldorf bis Meldorf. Das Ziel kanarische Inseln war zwar in meinem Kopf, aber ich habe es möglichst vermieden, darüber zu reden, denn eine so lange Reise hatte ich noch nicht gemacht, und außerdem war ich mir über den Weg nicht so recht im Klaren. Die Informationen über die marokkanische Atlantikküste waren widersprüchlich, sowohl was den Umgang mit den Fischern und den Behörden betraf, als auch Wasserstände über den Barren vor Hafeneinfahrten betreffend. Die auf dem Plotter und den Papierkarten angegebenen Tiefen wichen so weit voneinander ab, dass es genau den Unterschied zwischen sicher und gefährlich ausmachte. In Internetforen kann man noch weitere widersprüchliche Berichte lesen. Wo der Eine ganz sicher reingefahren ist, warnt der Andere vor schiffverschlappenden Grundseen bei Westwind.

zen. Der Westwind war dagegen. Die Mannschaft war gut, ab Helgoland der Mannschaft war nicht gut. Das führte zu einem ungeplanten Landfall in Den Helder. So war Sönkes freie Zeit schon abgelaufen, als wir gerade mal Oostende erreicht hatten. Während wir bis jetzt komfortable 4 Stunden Ruhe zwischen unseren Wachen hatten, waren wir nun alle 2 Stunden dran, und das Wetter auf der weiteren Fahrt nach Westen war so grausig, dass wir uns so schnell wie möglich in den guten Schutz der Sovereign Marina in Eastbourne verzogen haben. Da konnten wir im Pub immerhin das erste Spiel der Deutschen Mannschaft bei der Europameisterschaft sehen. Erst 4 Tage später haben wir uns wieder aufs Wasser getraut, um einen günstigen Ausgangshafen für die Biscaya zu finden. In der 3. Nacht auf See haben wir dann in Camaret sur Mer in der Bucht von Brest festgemacht. Die Wettervorhersage ist

niederschmetternd: SW 6-7. Der Hafen ist voll mit Schiffen, die über die Biscaya wollen, aber keiner traut sich. Immer häufiger fange ich an, die Tage bis zum geplanten Crewwechsel (Reinhard/Heidi) in Vila-moura zu zählen. Die Flüge sind natürlich gebucht, und wenn wir noch lange hier festgenagelt sind, wird die Zeit knapp werden. Nach vier Tagen hat Rasmus ein einschen, und lässt uns über die Biscaya. Üblicherweise läuft man wohl La Coruna an, aber wenn man nach Süden weiter will, muss man erst noch einige Meilen nach Westen, und das kann eventuell übel werden. Deshalb haben wir gleich Camarinas an der Westseite Galiziens angelaufen. Der Sieg über die böse Biscaya wurde mit einem Abendessen und einer Flasche Rotwein in



Die Route

Neben der afrikanischen Küste war die Rückreisroute eine weitere Ungewissheit, über die ich lieber nicht abschließend nachdenken mochte, denn sonst wäre ich vielleicht gar nicht losgefahren. Für den SK Jürgen Timm war die Sache eindeutig: „Das geht nur über die Azoren“. Wenn man schon Bedenken hat, die Kanaren zu erreichen, ist das keine gute Antwort.

Trotzdem vielen Dank für deine Beratung, Jürgen, sie hat sich dann ja auch als richtig herausgestellt.

Mein geheimer Zeitplan sah vor, von Meldorf mit einem kurzen Tankstop auf Helgoland bis Guernsey durchzufahren. Sönke hatte sich bereit erklärt, Reinhard und mich für ein paar Tage zu unterstützen, und das wollte ich ausnut-



Seeheld mit Sonnenschutz

der Clubbar gefeiert. Einmal gut schlafen und dann gleich weiter, denn die Bedingungen sind günstig: Nordwind, und das nicht zu knapp. Der portugiesische „Norder“ schiebt uns zügig nach Cascais/Estoril in der Bucht von Lissabon. Vor dem Cabo Raso (das hieß auch schon vorher so) rauscht die Sanssouci auch mal einige Minuten mit 11 Knoten übers Wasser. Das macht man auf einer Langfahrt nicht ganz freiwillig, aber aufschließen und das Großreffen wäre bei dem hohen Seegang auch nicht ganz ungefährlich gewesen. Hinter dem Kap war Flaute, und das Zeitalter der kurzen Hosen konnte beginnen.

Probleme gab es mit der Bordtoilette. In Lagos mussten wir sie vollständig zerlegen, weil ein Stück Küchenpapier sie blockierte. Keine angenehme Arbeit bei über 30 ° im Schatten, den es aber nicht gab. Von den umliegenden Blauwasserseglern haben wir viel Spott geerntet, weil die Toilette nicht nur elektrisch pumpt, sondern auch noch mit Trinkwasser betrieben wird. Für ein paar Tage mit zwei Personen reicht der Wasservorrat immer, aber auf einer langen Strecke...

Lagos, nicht weit vom Flughafen Faro entfernt, war dann auch der letzte Hafen für Reinhard und der erste für Heidi. Neben uns lag Walter aus Kellenhusen mit seiner Hallberg Rassy. Er lebt schon seit vielen Jahren auf seinem Schiff und kennt sich im Atlantik gut aus. Nur die afrikanische Atlantikküste hatte er bisher gemieden. Zum Dank für geliehene Seekarten habe ich ihm den folgenden Bericht geschickt:

Lieber Walter, herzlichen Dank für deine Karten!

In Marokko wollten wir zunächst Casablanca anlaufen, aber der Hafen ist mittlerweile für Sportboote gesperrt. Wir mussten 12 Meilen zurück nach Mohammedia. Gegen Wind und Strom hat uns das 4 Std. gekostet. Dieser Ölhafen schreckt zunächst ab, aber es gibt dort immerhin einen Schwimmsteg und, wenn man keine Angst vor Kakerlaken hat, eine Dusche. Der Hafenmeister ist ein schmieriger Typ, der sich die umgerechnet 24 Euro/Nacht ohne Quittung in die eigene Tasche gesteckt hat. Zoll und Fremdenpolizei waren außerordentlich freundlich und absolut korrekt. Für den Linienbus nach Casablanca haben wir dann wenige Cent bezahlt. Die Fahrt selbst war schon mal ein Erlebnis. Ansonsten fährt man für wenig Geld Taxi, „Petit“ in der Stadt und „Grand“ über Land. Mohammedia ist bei jedem Wetter sicher anzulaufen.

Die Strecke nach El Jadida haben wir in 12 Stunden geschafft. Vor der Ansteuerung hatte ich großen Respekt, weil ein Bekannter dort vor 30 Jahren sein Schiff versenkt hat. Wenn man die vorgelagerten Untiefen aufmerksam beachtet, ist die Ansteuerung aber kein Problem. Die Liegemöglichkeit beim Yachtclub ist sehr bescheiden, es gibt keinen Schwimmsteg, nur ein chaotisches Päckchen.

Glücklicherweise hatten wir da keinen Sturm.

Der hat uns dann kurz vor Essaouira erwischt. Der Hafen war gesperrt, aber das wussten wir nicht, und nachdem wir einmal drin waren, hat man uns auch nicht wieder vertrieben. Bei gutem Wetter ist die Ansteuerung völlig unproblematisch, aber bei hohem Seegang scheinen die Felsen bedrohlich nah zu sein. Es gibt dort einen Schwimmsteg, aber der ist durch ein einheimisches Boot besetzt. Der Kapitän des Fischereiaufsichtsbootes bietet seine ungeeignete Bordwand zum Festmachen an, will aber anschließend 20 Euro dafür haben, außerhalb der Hafengebühren natürlich. Hier haben wir dann vier Tage in einem Sandsturm festgesessen. Das ganze Schiff war bis zur Mastspitze von einer dicken Salz-Sand-Schmiere überzogen, und es sollte in den nächsten 6 Wochen keinen Regen geben. Die Medina liegt hier direkt am Hafenbecken, es kommt also keine Langeweile auf. Keine sanitären Anlagen, aber es gibt mehrere Hammams in der Nähe.

Die Ansteuerung und die Liegeplätze von Agadir sind bei jedem Wetter sicher. Wir sind dort nachts eingelaufen und waren von dieser Luxusanlage fast erschlagen, für genügend Geld ist hier alles zu haben.

Die Häfen an der marokkanischen Atlantikküste haben die tiefsten Eindrücke der ganzen Reise bei uns hinterlassen. Alle anderen Häfen und Länder schienen uns irgendwie vertraut, weil sie sich doch nicht so grundlegend unterscheiden, und weil man vollständig informiert ist. Unklar-

Sei dabei!

Als Förderer und Spender





DGzRS · www.seenotretter.de · E-Mail: info@seenotretter.de
 Postfach 10 63 40 · 28063 Bremen · Sparkasse Bremen
 BLZ 290 501 01 · Konto 107 2016

heiten kann man schnell in Deutsch oder Englisch klären. Marokko ist französisch und auch sonst gibt es einige Merkwürdigkeiten:

- ein Brot für umgerechnet 15 Cent
- halbstündige Taxifahrten für 40 Cent
- völlig papierlose Stehklös
- Zoll, Polizei und Immigration bei jeder Hafenein- und -ausfahrt
- viele Bettler und nur wenige Ferrari, Lamborghini und Rolls Royce
- mittelalterliche Lebensverhältnisse in den Medinas
- Dentisten, die auf unglaublich schmutzigen Märkten Zähne ziehen
- auf riesigen Märkten gibt es nichts, was es nicht gibt

aber seit Gran Canaria Reinhard und noch ein Ingo an Bord, und die wollten tatsächlich wieder nach Hause. Der erste Versuch, Madeira direkt zu erreichen, endete nach 36 Stunden gegen 6 Bft. und drei Meter See auf Lanzarote. Der Weg nach Madeira war damit nicht kürzer geworden, aber der Winkel zum permanenten Nordwind war nun besser. Nach einer Badepause, gutem Essen und ruhigem Schlaf haben wir uns am nächsten Morgen gleich wieder aufs Wasser begeben. Es war von vornherein klar, dass die Strecke Kanaren – Madeira unangenehm werden würde, und das war sie auch. Auf halber Strecke liegen die weitgehend unbekannten Salvagem Inseln, die wir aber links liegen ließen, weil sie keinerlei Versorgungsmöglichkeiten bieten.

Zwei Nächte brauchten wir, um bei strammem Nordwind



Schon 70 Meilen südlich von Madeira rochen wir Holzkohle und dachten natürlich an gegrillte Steaks, Bratwürste und Frikadellen. Die Insel empfing uns nachts hell beleuchtet, mit dem warmen Licht der bei uns weitgehend verdrängten Glühbirne mit Wolframfaden. Um den Hafen der Hauptstadt Funchal haben wir einen Bogen gemacht, Calheta schien uns besser und ruhiger. Mit einem Mietwagen ist man sowieso schnell in Funchal. Die ganz große Enttäuschung folgt schnell: Den nächsten freien Mietwagen gibt es erst in einer Woche. Ratlosigkeit.

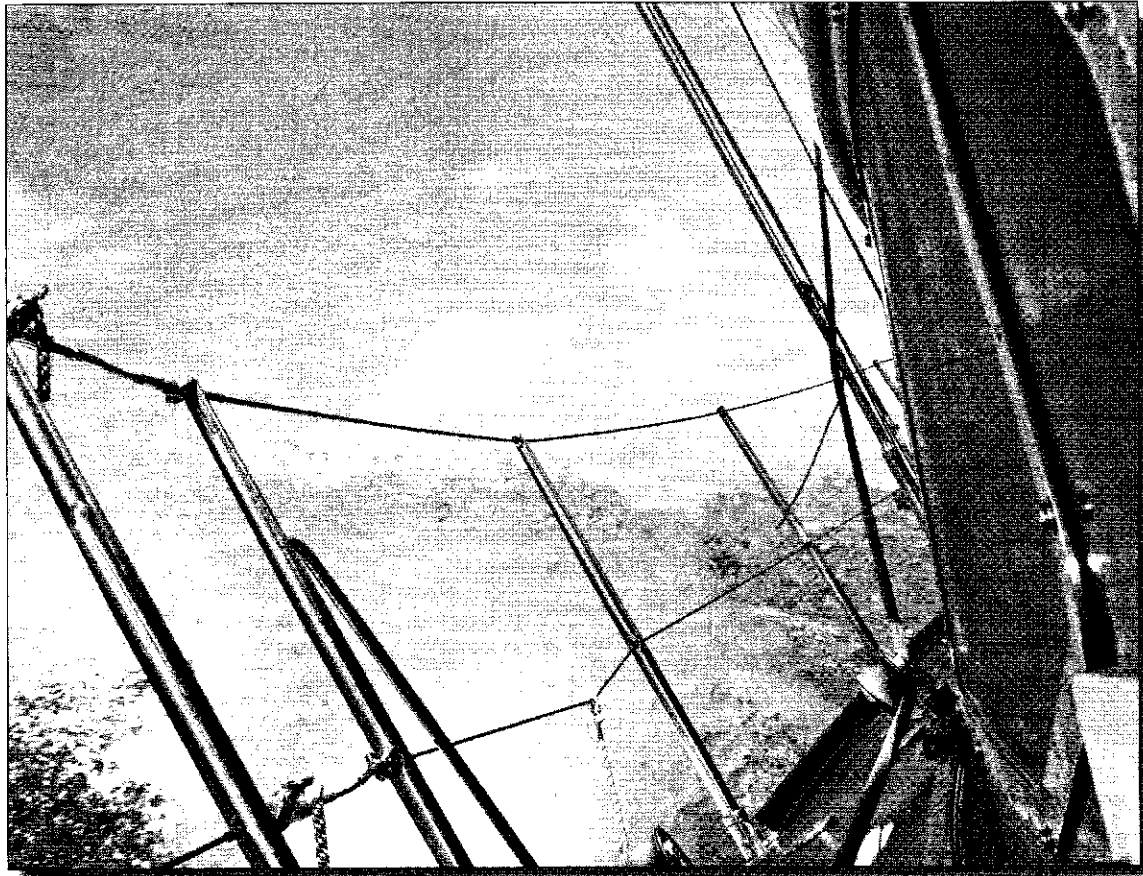
und bewegter See von Agadir nach Lanzarote zu segeln. Die erste saubere Dusche ohne Kakerlaken haben wir sehr genossen, die westliche Zivilisation hatte uns wieder.

Langsam aber stetig drängte sich nun doch das Problem der Rückfahrt in den Vordergrund. Die allgegenwärtigen Dauerblauwassersegler tippeten sich regelmäßig an die Stirn, als sie hörten, dass ich nun wieder nach Meldorf zurück will. Brasilien, Bermudas und die Karibik wurden mir als Alternativen angeboten, und wenn ich nach Deutschland müsste („Warum musst Du überhaupt?“), dann gebe es schließlich Flugzeuge. Inzwischen waren



Jetzt sind wir bis Madeira gesegelt, aber sitzen in einem kleinen unbedeutenden Küstenort und haben nicht die

Möglichkeit, die Insel zu erkunden. Vom Linienbus wird uns dringend abgeraten, weil der Fahrplan ganz bestimmt nicht eingehalten wird, wenn es denn überhaupt einen gibt! In unserer Verzweiflung haben wir uns dann doch in einen Bus gesetzt, und wir haben es nicht bereut. Die Busfahrer haben hier offenbar eine abgeschlossene Ausbildung als Rallyefahrer. Unglaublich, wie sie die Busse samt Fahrgästen über die engen Bergstraßen und sogar durch einen Wasserfall geprügelt haben. Dass dabei die Dachluken offen standen, war eine willkommene Erfrischung. Der auf See freudig wahrgenommene Grillgeruch hatte leider eine andere Ursache: Die Wälder auf dem Westteil der Insel waren weitgehend abgebrannt.



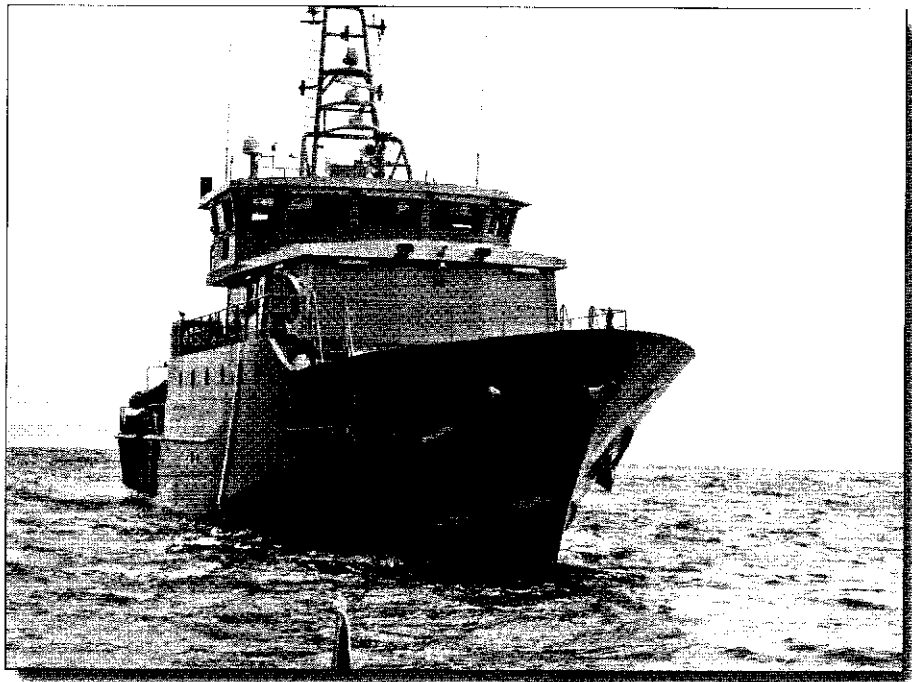
Jetzt war dann doch die Zeit der Entscheidung gekommen. Zurück zum portugiesischen Festland oder Azoren? Den portugiesischen „Norder“ kannte ich ja schon von der Hinreise. Die Vorstellung, die ganze iberische Westküste gegen Strom, Wind und Welle aufkreuzen zu müssen und dann noch die Biskaya vor sich zu haben, ließen die Azoren als das kleinere Übel erscheinen, obwohl die Strecke deutlich länger ist. Also Kurs auf die Azoren. In vier bis fünf Tagen sollte das zu schaffen sein. Anfangs lief es gut, aber dann drehte der Wind, völlig untypisch für die Jahreszeit, auf nordwest und legte kräftig zu. Die letzten hundert Meilen bis Punta Delgada/Sao Miguel wurden immer länger, aber irgendwann war auch das geschafft. Einerseits ist man natürlich stolz darauf, mit dem Segelboot auf den Azoren zu sein, andererseits macht sich langsam die Erkenntnis breit, dass man da auch irgendwann wieder weg muss. Zunächst wollten wir aber erst mal die Insel genießen, und das ging wieder nur mit dem Bus, Mietwagen gab es nicht. Aber wir hatten ja inzwischen Erfahrung und wurden von den Busfahrern auch liebevoll persönlich betreut. Auch oder gerade mitten im Atlantik leben nette Menschen. Man geht hier nicht verloren. Ein besonderes Highlight war das Schwimmen in den heißen Quellen von

Furnas, eine undurchsichtige gelbe Suppe mit erhöhter Badewassertemperatur.

Für die bevorstehende „Große Überfahrt“ bis in den englischen Kanal sind nicht mehr viele Vorbereitungen zu treffen, alle Tanks sind gefüllt, und vorsichtshalber sind noch 90 Liter Mineralwasser in Flaschen unter den Bodenbrettern gebunkert. Ein von Westen heranziehender Hurrikan beschleunigt unsere Abreise von den Azoren. Während alle anderen

Schiffe im Hafen von Punta Delgada zusätzliche Leinen ausbringen, werfen wir die Leinen los und versuchen, so weit wie möglich nach Norden zu kommen. Da müssen wir sowieso hin, um den Golfstrom und den Westwind zu erreichen und die Biskaya zu vermeiden, denn immerhin wird es Anfang September sein, bis wir im englischen Kanal sind. Wenn nichts bricht und alles glatt läuft, rechne ich mit 15 Tagen bis Falmouth. Max (Autopilot Kompass) und Moritz (Autopilot Wind) waren bisher mehr oder weniger zuverlässige Mitsegler. Gelegentliche unangekündigte Arbeitsverweigerungen waren immer mit Aufregung verbunden, denn wenn man nicht schnell genug eingreift, folgt unweigerlich die Wende oder Patenthalse, so verlangten die beiden ständige Aufmerksamkeit. Nun, auf dieser langen Strecke, stellten sie ihren Dienst vollständig ein. Das tagelange Steuern von Hand konnte nur zeitweise

durch das Festsetzen des Steuerrades vermieden werden. Über zwei Nächte habe ich das Schiff mit wenigen Quadratcentimetern Segelfläche und festgesetztem Ruder vor dem Wind treiben lassen, weil ich niemandem zumuten wollte, in der mittlerweile herrschenden Kälte und Nässe nachts stundenlang am Ruder zu stehen. Die eine oder andere Welle hat sich von achtern den Weg ins Cockpit gesucht, da blieb dann trotz Ölzeug keine Faser mehr trocken. Der Wasserzufluss in den Salon hielt sich dabei glücklicherweise in Grenzen, weil wir den Niedergang bei solchen Bedingungen möglichst geschlossen hielten. Wenn das Cockpit mit Wasser gefüllt ist, steht auch das Motorpanel unter Wasser, es hielt aber dicht. Nur die Uhr wurde zur „Wasserruhr“.



Das Unheil naht...

Tatsächlich sind wir dann doch nicht bis auf 45 Grad nach Norden gefahren, wie es in den „Ocean Passages“ dringend empfohlen wird. Gegen den Nordwind anzukreuzen schien mir unsinnig. Wir haben auch so den Westwind erreicht und waren schon nach 12 Tagen auf Guernsey. Natürlich kommen wir wieder gegen Mitternacht an. Die Tide ist aber günstig, und über dem Sill, dass das Wasser im Hafenbecken hält, zeigt der Pegel schon zwei Meter, das reicht und erspart uns den Warteponton. Nach dem Frühstück beginnen die Aufräumarbeiten im Schiff. Ungefähr 15 Liter Wasser haben den Weg in die Bilge gefunden und die Etiketten der Wasserflaschen abgelöst, die jetzt überall im Schiff kleben. Der sehr dünne Kunststoff der Wasserflaschen ist durch die Schiffsbewegungen durchgescheuert, und das Mineralwasser ist mit Salzwasser vermischt. Im Ernstfall hätten wir also keinen Trinkwasservorrat mehr gehabt. Gut, dass wir das erst jetzt erfahren! Von Guernsey bis Helgoland oder wenn's denn passt bis Meldorf war kein weiterer Stopp eingeplant, denn die Crew wollte nach Hause.

Es gäbe jetzt nichts mehr zu berichten, wenn nicht im englischen Kanal das Unheil in Gestalt des französischen Zollschiiffes Jaques Oudart Fourmentin (wer immer das war...) von achtern aufgekommen wäre. Über die dann folgenden Ereignisse habe ich im Logbuch einen Bericht verfasst, den ich hier verkürzt wiedergeben möchte:

... „Um die Berufsschiffahrt nicht zu stören, fuhr ich unter Segeln an der südlichen Grenze des Verkehrstrennungsgebietes. Wind W-SW 3, Welle 0,5m. Von achtern näherte sich das französische Zollboot bis auf wenige Meter, so-



Aluminium- Schwimmsteg- anlagen **ALU-BAU GmbH**

Michael Jahn

Technik und Vertrieb

Agnes-Miegel-Straße 19 · 24782 Büdelsdorf
Telefon: 0 43 31 / 3 08 38 · Fax 0 43 31 / 3 85 70
Mobil-Tel.: 01 72 / 4 14 10 40 · priv. 0 43 31 / 8 88 68

email: metallbau-buedelsdorf@t-online.de
Internet: www.alu-bau.de

... mit Sicherheit gut angelegt!

dass ich die Situation als sehr bedrohlich empfand. Es setzte dann ein Schlauchboot ab, und ich wurde aufgefordert, UKW Kanal 8 einzuschalten. Ich wurde gefragt, ob ich einer Durchsuchung meines Schiffes zustimme. Das habe ich mit den Worten „You are not invited“ beantwortet. Die Gründe für meine Ablehnung waren:

1. Zweifel an der Rechtmäßigkeit des Vorhabens auf dieser Position, zumal aus der Kommunikation bekannt war, dass mein Zielhafen Meldorf ist und ich mich außerhalb der französischen 12-Meilen-Zone befand, am südlichen Rand des Verkehrstrennungsgebietes.

2. Der Steuermann des Schlauchbootes war offensichtlich nicht in der Lage, sein Boot sicher zu steuern. Ich sah also eine Gefahr für mein Schiff.

Auf Anweisung seines Kommandanten ramnte der Schlauchbootfahrer mein Schiff an der achteren Backbordseite, was aber nur Gummiabrieb hinterließ. Ein weiterer Versuch, meine Steuerbordseite zu rammen, führte dazu, dass der hoch aufgerichtete Bug des viel zu großen Schlauchbootes in den Heckkorb knallte und ihn verbog. Die Relingsdrähte hingen nun lose herab. Nach dieser Machtdemonstration wurde ich über Funk aufgefordert, den Hafen von Boulogne-sur-Mer anzulaufen. Während dieser 7-stündigen Fahrt in die Dunkelheit blieb das Zoll-

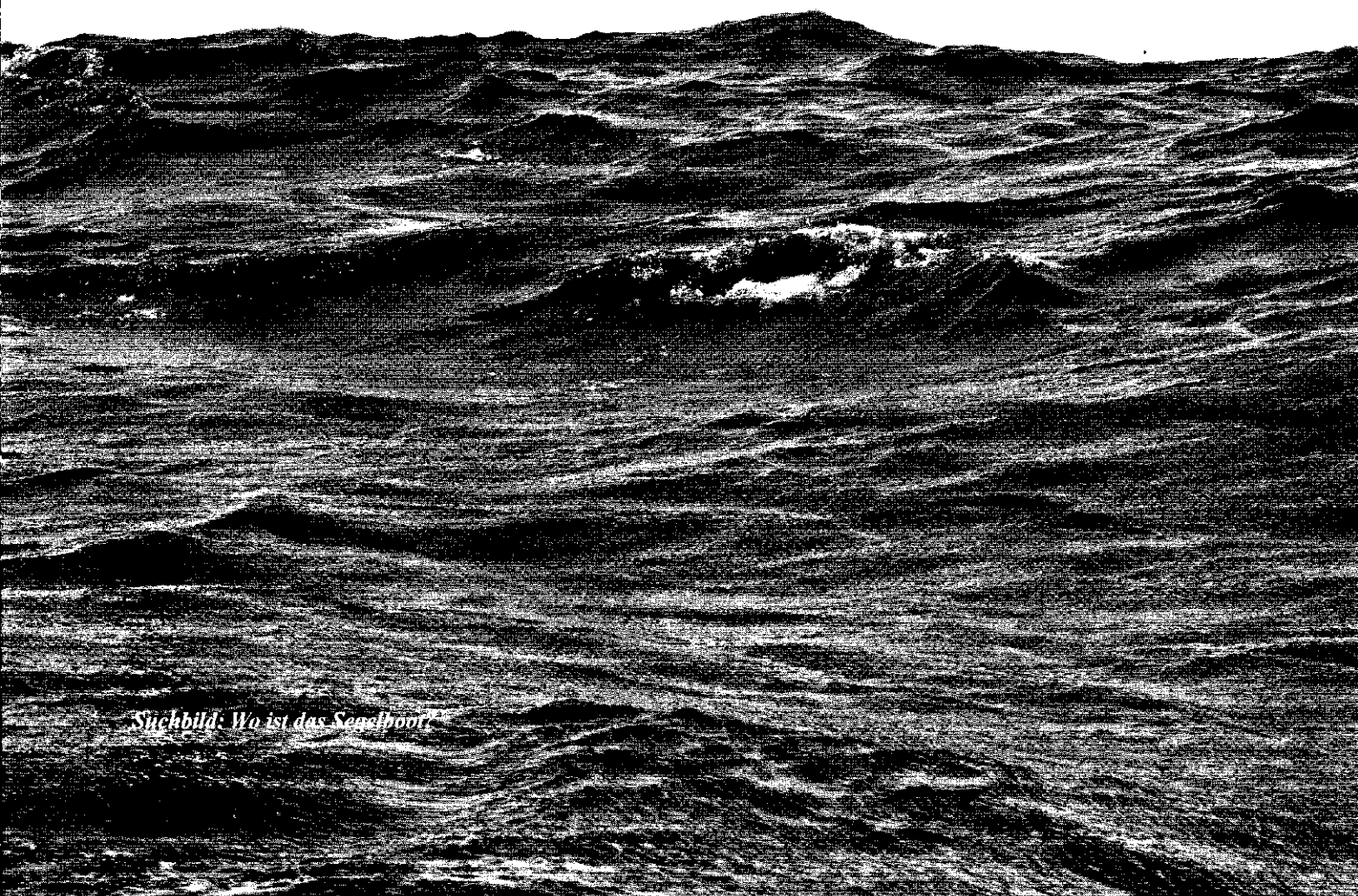
schiff wenige Meter hinter mir, mit einem sehr starken Scheinwerfer auf mein Cockpit gerichtet. Die Fahrt über 25 Meilen dauerte auch deshalb so lange, weil es völlig unsinnige Kursanweisungen gab, die den Möglichkeiten eines Segelbootes in stark strömenden Gewässern nicht gerecht wurden. Am Ende war ich gezwungen, lange Zeit gegen die Tide zu motoren. Nach Ankunft in Boulogne wurde mein Schiff drei Stunden lang von sechs Zöllnern durchsucht. Dabei wurde von mir verlangt, jeden einzelnen im Logbuch vorhandenen Beleg und auch handschriftliche Aufzeichnungen zu erklären.

Die Durchsuchung begann um 03.30 Uhr und wurde um 06.30 widerwillig und ergebnislos beendet....

Das französische Zollabenteuer hat dann noch dazu geführt, dass wir an der engsten Stelle des englischen Kanals den Strom gegen uns hatten, ansonsten ging es aber zügig nach Helgoland. Ankunft natürlich wieder nachts. Nach einem Tag auf der Düne gab es reichlich Knieper und ein Tröpfchen Weißwein an Bord. Am 06. September um 16.00 Uhr hatte uns der Meldorfer Hafen wieder.

Werde ich das wieder tun? Nein, aber ich bin froh, dass ich die Erfahrung gemacht habe!

Ingo Häseler



Suchbild: Wo ist das Segelboot?

Das war kein „Agneta“-Sommer

Der Sommer 2011 war schon nicht besonders seglerfreundlich, aber dem Sommer 2012, wenn man ihn denn als solchen bezeichnen will, konnte man als Segler noch weniger abgewinnen. In meinen Logbüchern kann ich feststellen, dass ich noch nie so wenige Fahrten in einem Jahr gemacht habe wie in 2012. Für meine Wunschvorstellung von Windstärke 3-4 hatte der Wettergott wenig Verständnis. Es blies sehr häufig viel stärker, und dazu kam dann vielfach Regen und richtig warm war es selten. Weil im April die geplante Solaranlage auf das Hallendach aufgebracht werden sollte, war ein Großteil der Boote bereits im März ins Wasser gesetzt worden. Aber wer meinte, nun im April schon segeln zu können, wurde durch stürmisches und regnerisches Wetter davon abgehalten. Das Ansegeln geriet für die fünf teilnehmenden Boote zu einer recht kühlen Angelegenheit. Bemerkenswert ist allerdings, dass einige Segelkameraden es bis zum Tertius schafften und dort mittels Beiboot sogar an „Land“ gingen.

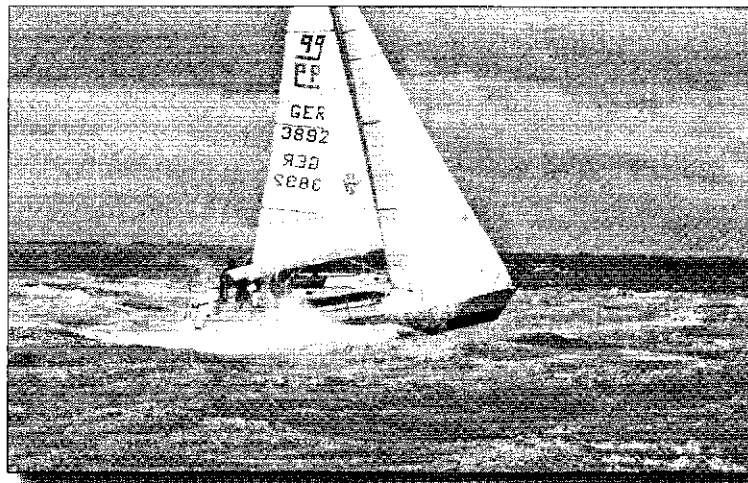
Die „Agneta“ machte mit Hans Kathmann und mir als Besatzung am 1. Mai ihre erste Fahrt. Bei NO 5 umrundeten wir den Tertius bei noch annehmbarem Wetter. Aber das war es dann auch erstmal. Pfingsten war gutes Wetter, da segelte ich mit Karsten Evers in der dänischen Südsee.

Mit der „Agneta“ fand die zweite Fahrt dann am 3. Juli auf der Meldorfer Bucht statt. Erst Ende Juli besserte sich das Wetter und so konnten einige Touren im Heimatrevier und auch mal bis Amrum unternommen werden.

Als ich vom 4. bis 11. August die „Laridae“, eine Luffe 40, unseres Mitglieds Kay Julius Evers mit Karsten Evers zusammen von Aarhus nach Arnis überführte war häufig kräftiger Südwestwind. Auf der Nordsee hätte ich dabei nicht segeln mögen.

Vom 17. bis 21. August gelang dann mit Fiete Ratay an Bord noch eine Fahrt auf die Elbe, bei der wir wieder mal

das Klotzenloch erkundeten und Freiburg, Wischhafen und Neuhaus an der Oste besuchten. Und man glaubt es kaum, dabei war es zeitweise so heiß, dass es einem schon zuviel wurde. Über unsere Begleitfahrt am Sonnabend der 60. Tertiusregatta hat die mitsegelnde Reporterin Dana Müller einen netten Bericht in der Dithmarscher Landeszeitung veröffentlicht. Die



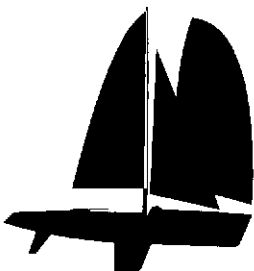
Es handelt sich nicht um die „Agneta“ – obwohl der Segelstil Ähnlichkeiten zeigt. Vielmehr symbolisiert dieses Foto von unserem Kameraden Olaf eindrucksvoll die Wetterverhältnisse 2012

dann noch folgenden fünf Fahrten in der Meldorfer Bucht brachten die Jahresbilanz auf 19 Fahrten und insgesamt 407 Seemeilen. Und das ist für die „Agneta“ bitter wenig.

Peter Krohn

www.Top-Winterlager.de

**Yachtservice für Motorboote und
Segelyachten in Süderstapel**

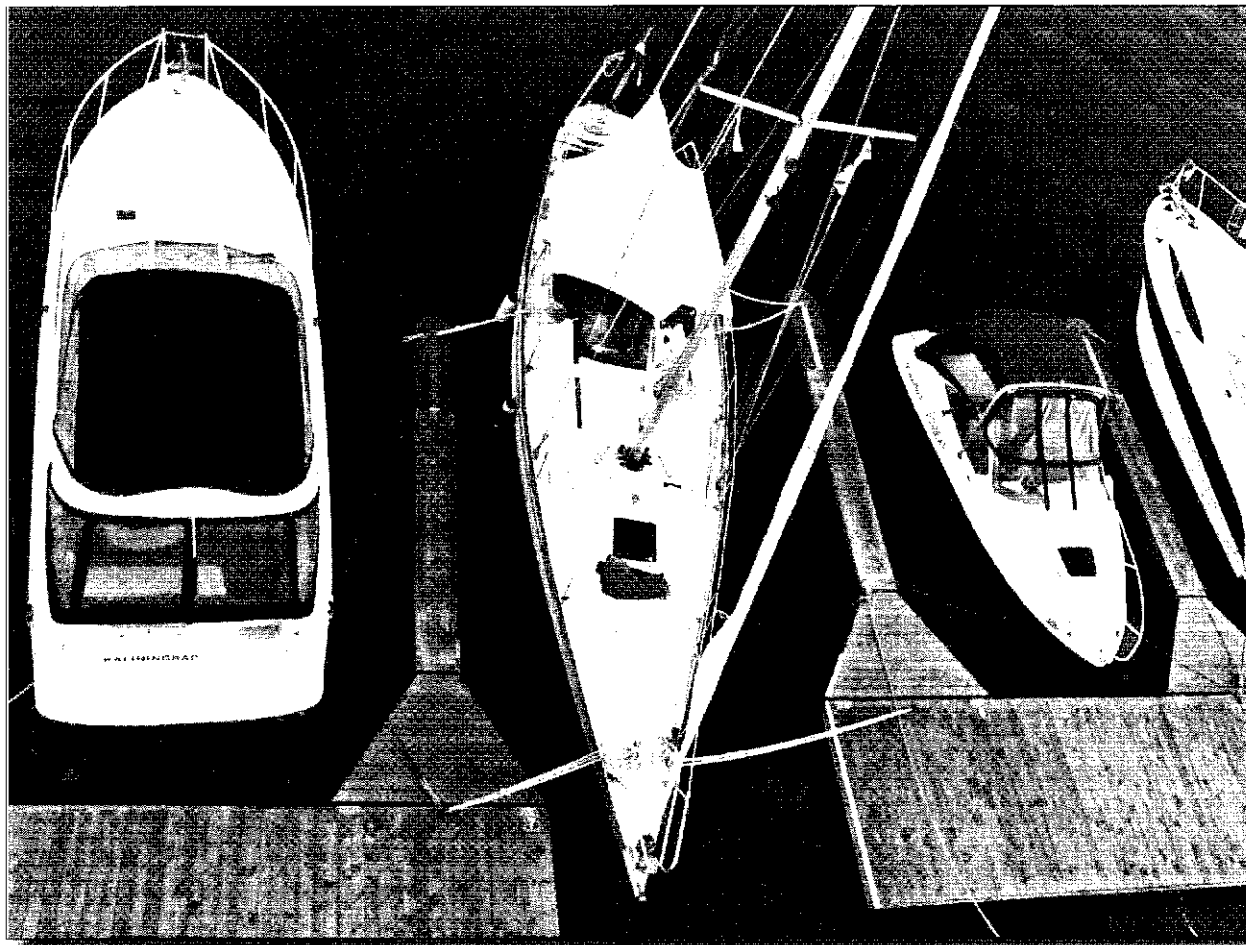


Dieter Blohm

**Strandstraße 11
25879 Süderstapel
Tel.: 04883 9010
Handy: 0173 9146886
Fax: 04883 9013
eMail: info@Top-Winterlager.de**

- 2400 qm Hallenfläche für Motorboote und Segelyachten
- 1500 qm grosses Freilager
- Slip FULL Service
- Waschplatz mit Abscheider, Hochdruckreiniger, Strom
- Einlagerungsservice: Mast/Baum
- Rumpf waschen, Wasserpass entgilben
- Antifouling, Rumpf polieren
- Motorenwinterwartung durch unsere Partnerfirma
- Tischlerwerkstatt für kleine Reparaturarbeiten
- Yacht- und Riggservice aller Art
- Absauganlage für das Anschleifen der Antifoulinganstriche und Teakstabdeck
- Schleif- und Poliermaschinen vorhanden
- Alles in professioneller und ruhiger Abwicklung

Kaliningrad – letztes Ostseeabenteuer beim Überschreiten einer Seegrenze ?



Drei Gründe für die Segelreise nach Königsberg:

- Wir wollten segeln und waren neugierig auf Ostpreußen.
- Die Häfen der Enklave waren lange Zeit gesperrt, von daher besonders interessant.
- Ein Freund hatte Kontakt zum „Museum of the World Ocean“ in Kaliningrad. Hiervon versprochen wir uns einen geeigneten Liegeplatz in seiner Nähe.

Der Freund war als Kapitän und Cargo-Inspektor für Poseidon-Ferrostahl tätig gewesen.

Seine Recherchen im Internet zur Geschichte der Poseidonreederei führten zum Kontakt mit dem Museum. Eine Einladung folgte. Dokumente sollten ausgetauscht werden, erst 2011 dann 2012. Leider verstarb Capt. Bernd Schulz im Frühjahr. In seinem Nachlass fand sein Freund, unser Mitsegler Werner, einen vorbereiteten Ordner „Museum Königsberg“, den er nun zusammen mit der Familie dem Museum anbot. Das Museum (d.h. Elena Rayabkova, head of international relation) übertrug die Einladung auf unsere Segelcrew. So wurde unser Segeltörn nach Königsberg zur Übergabe für die Dokumentensammlung.

Im Frühjahr 2012 hatte sich ein dicker Ordner mit Infos

zur bevorstehenden Segelreise nach Königsberg angesammelt. Die Erwartungen zu den Einreisebedingungen waren von sehr gemischten Gefühlen begleitet. Größere bürokratische Hürden waren uns von verschiedenen Seiten für die Einreise nach Baltijsk und Kaliningrad vorausgesagt worden.

In Baltijsk/Pillau war ein Großteil der sowjetischen Ostsee Kriegsflotte stationiert. Damit war es auch noch lange Zeit nach „Glasnost“ für Sportboote tabu.

Für Reisen nach Kaliningrad durfte seit kürzerer Zeit mit dem Boot nur Pionerskij/Neukuren angelaufen werden. Hierzu gab es sich ändernde und widersprüchliche Hinweise. Nichts Genaues. Heute, 2012, sind sowohl Baltisk als auch Pionerskij für Sportboote offen.

Was dann tatsächlich eintraf, war nicht zu vergleichen mit der umständlichen, zeitraubenden und unpersönlichen Ein- und Ausklarierung aus dem Schengenraum im Hafen von Hela in Polen!

Hela erreichten wir, mein Bruder Friedrich und Freund Werner, ausgehend von Heiligenhafen nach einem nächtlichen Zwischenstopp in Warnemünde am vierten Tag unserer Reise. Hierbei halfen uns mäßige bis frische auch starke südwestliche Winde. Unser rollendes Wachsystem

von 23 Uhr bis 5 Uhr je 2 Stunden, danach je 3 Stunden und Einer standby hatte sich schon früher bewährt. Kurz vor Hela im Wellenschutz der Halbinsel brachte es die Cayenne auf 14,7 Knoten. Grenzwertig für so ein Schiff aber schön aufregend. Fast so wie die morgens um 5 nach dem Einlaufen vom Fischer erworbenen und zum Frühstück gebratenen 6 Schollen – das Ganze für 2 Euro.

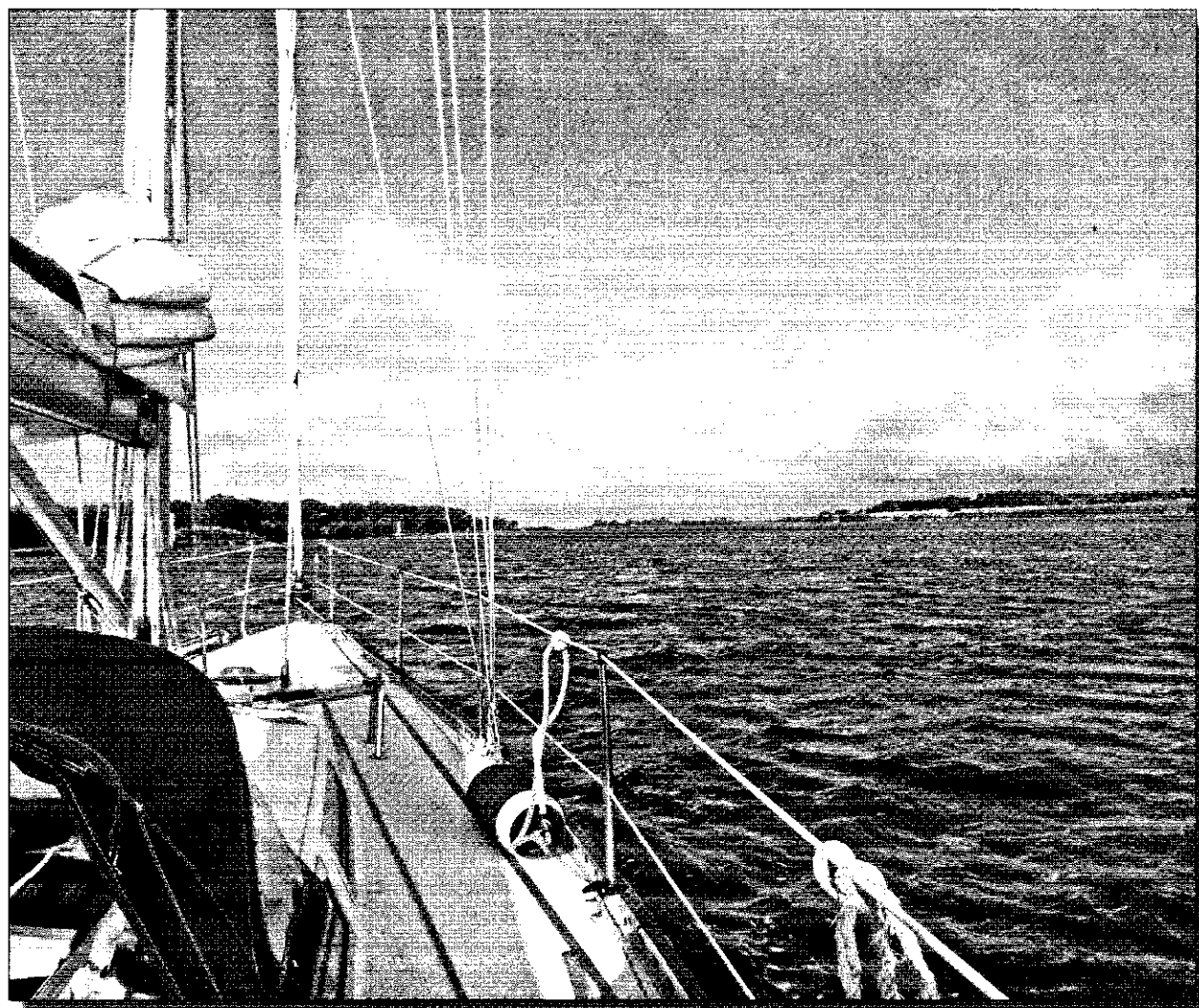
Nach einem sonnigen Liegetag in Hela legten wir frühmorgens am 3. Juli nach Durchzug eines kräftigen Gewitters etwas verspätet mit Ziel Baltijsk ab (ca. 40 sm) ab und erreichten die Ansteuerung noch rechtzeitig vor 15.00 Uhr. Dem Motor sei Dank!

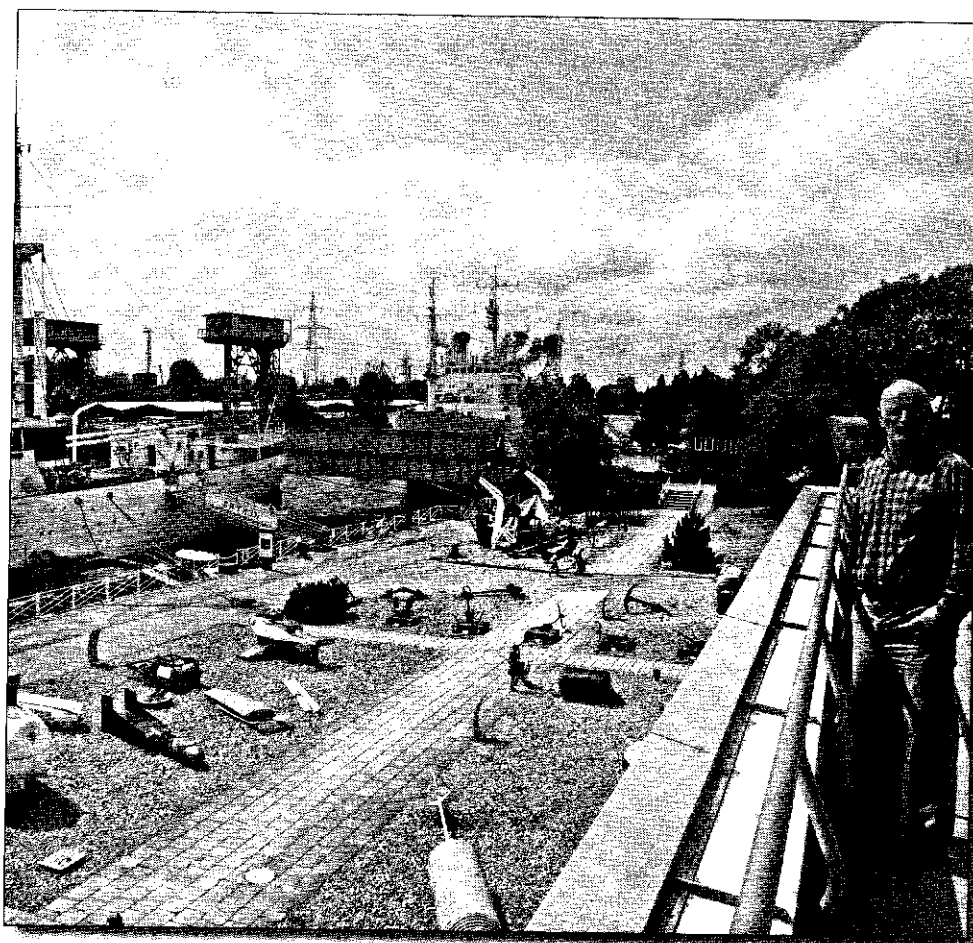
Wir hielten uns an die im Folgenden beschriebenen Regeln für die seewärtige Einreise nach Baltisk/Kaliningrad (gelten auch für andere russische Häfen) und erlebten wider Erwarten eine entspannte, freundliche und schnelle Abfertigung der Einreiseformalitäten. Ganz anders als noch vor Jahren in St. Petersburg. Da mussten wir andert-halb Tage an der Pier für Berufsschiffe auf die Einklarierung warten ohne zwischenzeitliche Landgangsmöglichkeiten. Ein Visum ist nötig. Hier empfiehlt es sich der professionellen Hilfe einer Agentur zu bedienen. Wir haben beste Erfahrung mit „Romanova-Reisen“

aus Hamburg gemacht (ca. 70 €/Person incl.). Eine Auslandskrankenversicherung (Bescheinigung stellt in der Regel die pers. Krankenversicherung aus) wurde gefordert, aber nirgends kontrolliert.

Eine Einladung wird benötigt, stellt in aller Regel der örtliche Segelverein aus. Romanova beschafft diese auf Wunsch.

Bootspapiere, z.B. internationaler Bootsschein vom DSV, UKW-Gerät ist Pflicht, UKW-Genehmigungsurkunde (wurde nicht kontrolliert), Funksprechzeugnis (wurde nicht kontrolliert), Sportbootführerschein, Crewliste, mehrfach, auch für das Ausklarieren im letzten/ersten Schengenraumhafen. Die Sicherheitsausrüstung wurde oberflächlich in Augenschein genommen. Seekarten für das russische Seegebiet, Frisches Haff und Kanal. Die Digitalen- und Papierkarten werden bei der Einreise geprüft. Anmelden: Bei der Ansteuerungstonne von Baltijsk gegen 15.00 Uhr (der Kanal hat Einbahnverkehr) „Baltijsk Traffic-Control“ auf UKW-Kanal 16 oder 74 rufen und auf Ok zur Weiterfahrt warten (kam umgehend aber nicht gut verständlich). Wir ließen 2 Seeschiffe passieren und liefen auf dem ca. 1 sm breiten, 6 sm langen Streifen zwischen den beiden Schießgebieten nach Baltisk. Hier wurde ge-





Er war als Kapitän zur See gefahren, verstand etwas Deutsch und begutachtete unsere nautische Ausrüstung. Die Seekarten (Eng. Admiralty Nr.2278, NV-Verlag, Serie 6) von Baltijsk und Kaliningrad fanden seine Zustimmung. Besonders interessierten ihn die digitalen Karten. Mit besten Wünschen wurden wir zur Weiterfahrt verabschiedet. Ohne Lotsen!! Wir hatten fest damit gerechnet einen Lotsen an Bord nehmen und bezahlen zu müssen. Kurz noch der Hinweis, wir möchten uns doch bitte im Kanal ab Tonne 20/20 über UKW bei „Kaliningrad Harbor-Control“ anmelden. Zu guter Letzt kamen

rade von See aus auf die Küste geschossen. Mit sehr eindrucksvollen Einschlägen.

Einklarieren: Im Hafen von Baltijsk läuft man ca. 1 sm Richtung Hafl um dann an BbS. hinter den Ladebrücken der Containerpier (Basin Nr.3) an einem kl. Holzanleger fest zu machen. Da wir den Anleger nicht gleich fanden mussten wir auf UKW nachfragen.

Einklarierung: 2 blutjunge Grenzsoldaten standen an der Pier, unschlüssig ob sie die ihnen zugeworfene Leine bedienen sollten oder nicht. Ein abseits stehender Zivilist schaute etwas belustigt dem Ganzen zu. Kurz darauf erschienen 2 weitere Uniformierte und kamen an Bord. Der Zöllner war sehr hilfsbereit bei der Zolldeklaration, indem er in dem auf Russisch verfassten Formular auf die anzukreuzenden Kästchen zeigte. Ein Fehler meinerseits wurde durch Überschreiben korrigiert und mit unser beider Paraphe geheilt. Die Frage nach Schusswaffen und Devisen von mehr als 10.000 Dollar konnten wir wahrheitsgemäß verneinen. Nun noch Unterschriften und Stempel wir hatten extra einen anfertigen lassen und fertig.

Jetzt kam die Grenzbeamtin mit ihrem Laptop zum Zuge. Sie verglich unsere Pässe/Visa mit ihren Einträgen, 2 Crewlisten wechselten den Besitzer und so waren wir auch hier fertig. Der ganze Vorgang in freundlicher entspannter Atmosphäre.

Nun kam der Zivilist von der Hafenverwaltung an Bord.

Timm Maaßen



Reifen Dimension Nord

point S

**Reifen, Räder, Auto-Service,
TÜV und AU im Haus**

Hauptstraße 27

25704 Nordermeldorf

Telefon: 0 48 32 / 5 52 22

Fax: 0 48 32 / 5 52 23

email: reifen@versanet.de

die beiden jungen Grenzer an Bord und übten „gründliche Durchsuchung“, sie schauten verschüchtert vom Salon ins Vorschiff, in 2 von 4 Backskisten, die Achterkajüte nahmen sie gar nicht wahr und gut auch hier. Die gesamte Einklarierung hatte knappe 30 Minuten gedauert. Gegen 17.30 Uhr hatten wir die Freigabe zur Weiterfahrt unter Motor für den 17,5 sm langen Kanal nach Kaliningrad/Königsberg.

Der Kanal führt gradlinig und gut betonnt durch das flache „Frische Haff“, begrenzt durch je eine Reihe aus langen in den Untergrund gerammten Baumstämmen. Der Kanalaushub liegt als Damm dahinter. Nur ein recht kurzer Teil führt unbefestigt durch das Haff zur Mündung des Pregels.

Bei der Einfahrt in den Hafen (ehem. der modernste der Welt!!) fielen zwischen wüstem Zerfall supermoderne Industrieanlagen und die historischen Getreidespeicher auf. Gegen 21.00 Uhr wurden wir bereits an unserem Liegeplatz winkend erwartet und von freundlichen Menschen festgemacht. Zwischen 2 Pontons mit Auslegern für Motorboote hatten wir nun einen Liegeplatz für 9 Tage je 20 Euro, 1,5 km vom Zentrum entfernt. Es gab Strom, WLAN, einen Wasserhahn, ein lange nicht geleertes Dixi-Klo, noch keine Sanitäreinrichtungen, diese sollten erst im Herbst 2012 entstehen. Der Liegeplatz war sicher, eingezäunt und rund um die Uhr bewacht. (Adresse:

„Fishboot“ e-mail: pvl@pvlkd.ru). Mit unserem 18 Metermast konnten wir leider nicht unter der Hubbrücke hindurch direkt zum Museum gelangen.

Das Museum war enorm engagiert und hilfreich, hatte für den Liegeplatz gesorgt. Unsere Ankunft war wohl unmittelbar bei den Einreisebehörden, Grenzpolizei und Zoll angekündigt.

Erster Gang zum Museum: verrottete Industrieanlagen, aber jede einzelne bewacht; Schlaglochpiste, extremer Autoverkehr nach Regeln des Stärkeren; Plattenbauten in abenteuerlichem Zustand; geglücktes Überqueren der Straße und dann: Ein Gebäude vom allerfeinsten, gepflegte Außenanlagen und Fahنشmuck; nein doch nicht das Museum, sondern die Hafenbehörde. Aber gleich daneben: liebevoll restaurierte Lager- und Lotsenhäuser inmitten eines großen (offenen!) Museumsparks mit einer Vielzahl von maritimen Exponaten. Am Pier 4 Museumsschiffe: „Vityas“ ex Poseidonfrachter „Mars“, zum Forschungsschiff umgebaut. U-Boot B-431, konventionell betrieben. „Kosmonaut Viktor Patsayev“ (1939) Weltraumforschungsschiff. Fischtrawler „SKT-129“ als Reparationsleistung. Gegenüber eine Kombination aus modernen Glas- und historischen Gebäuden mit sehr gelungener Museumsausstattung, aufwendig präsentiert und durchgängig in Russisch und Englisch erklärt. Die gesamte Anlage steht in extremen Kontrast zum allgemeinen Verfall der Nachbarschaft. Sehr viele Besucher!



Land- und Baumaschinentechnik
Bauschlosserei
Kommunal-, Forst- und Gartengeräte

WIERK

Ole Wierk · Hafenchaussee 1 · 25704 Meldorf · Tel:04832-1558



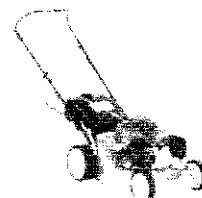
Geräte für Hof und Garten
Verkauf und Reparatur



Reparaturen an Bootswagen

Öle, Filter und Ersatzteile

**Bau von Fenstergittern, Rosenbögen
und Geländern**



u.v.m

Fragen Sie uns einfach!



Erster Kontakt mit den Museumsleuten: zwei gutaussehende und -gelaunte junge Damen begrüßten uns in perfektem Englisch und man merkte ihnen an, wie sehr sie sich über unseren Besuch freuten. Wir verabredeten uns für den nächsten Tag zum offiziellen Empfang, bekamen für das ganze Museum Freikarten, wurden von einer der jungen Damen durch das U-Boot geführt und ein junger deutschsprachiger Praktikant macht mit uns eine erste Stadtführung zum Pregelufer, zur Dominsel und der supermodernen Hafency.

Am nächsten Tag Empfang beim stellvertretenden Museumdirektor und weiterer offizielle Vertreter. Begrüßung und Erwiderung mit simultaner Übersetzung Russisch/Englisch durch die beiden jungen Damen. Übergabe der Dokumente, Austausch von Gastgeschenken, Einladung zum Empfang des nationalen Fischerfestes und zu einer Ausstellungseröffnung über Leben und Kunst der Tschukschen (Russ. Polaryölker).

Bei der Ausstellungseröffnung dann noch einmal Begrü-

ßung der deutschen Crew und unsere Gruß- und Dankesworte. Das lokale Fernsehen war außer sich und bat Werner in einem gefilmten Interview um seine profunde Einschätzung der Kunst der Tschukschen (hat er toll gemacht).

Das Museum vermittelte einen Führer, Boris, der mit uns in den nächsten Tagen in seinem Schlagloch erfahrenen 25 Jahre alten Mercedes die Stadt und ihre schönsten Restaurants zeigte, mit uns an die Bernsteinküste und auf die Nehrung fuhr. Der Ex-Raketenoffizier sprach hervorragend Deutsch, kannte fast alle deutschen Sprichworte, alle Details der ostpreußischen Geschichte, der Gebäude und alle Personen, die irgendetwas mit Tourismus zu tun haben.

Frauen hießen bei ihm Marjelen. Ein zweiter Führer (Boris' Auto hatte den Geist aufgegeben), Sergej, früher ausgeübter Beruf: Chirurg, fuhr mit uns nach Pillau und Tilsit. Dafür braucht man eine besondere Genehmigung – oder man fährt einfach so hin. Geht auch! Für tiefere Einsichten zum Thema Oblast/ Ostpreußen empfehle ich das Buch „Die Brücke von Tilsit“ rororo Sachbuch 9967.

Rückreise

Am 10. Juli verließ uns Freund Werner, dafür traf mit gleicher Maschine Rainer ein (Air Berlin fliegt 3 mal in der Woche).

Da auch er gespannt auf den „Oblast“ war, wie sich die Sonderwirtschaftszone Ostpreußen nun nennt, gab es noch 2 weitere Besichtigungstage, bevor wir dann am „Freitag, den 13.“ Juli Königsberg verließen. Beim ausklarieren in Baltijsk lag schon eine einlaufende schwedische Bootsflottille mit 10 Booten im Päckchen. Wir brauchten nur die Pässe und eine Crewliste über die Boote reichen. Fünf Minuten später, wir mochten es gar nicht glauben, bekamen wir die Pässe zurück. Während die Schweden untereinander noch über die nächsten Zielhäfen verhandelten, konnten wir bereits auslaufen. Bei gut 20 Knoten Wind war Aufkreuzen nach Hiel als nächstem Hafen angesagt. Später am Abend angekommen, der Wind hatte noch zugelegt, lagen wir sehr unruhig im Hafenschwell und drohten mehrfach aus der Koje zu fallen. Am Tag darauf bestiegen wir die Fähre nach Danzig. Ein Besuch der sich immer wieder lohnt.

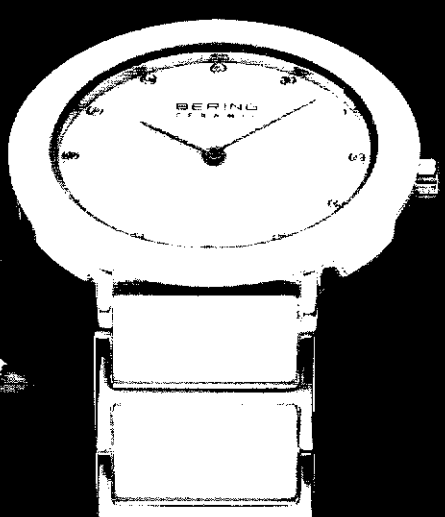
Beim Ablegen am folgenden Morgen waren zwei der Festmacher fast durchgescheuert. Der Wind hatte etwas nachgelassen, die Wettervorhersagen waren jedoch nicht günstig. Dies bekamen wir an den folgenden Tagen ziemlich zu spüren.

An die täglich aufziehenden Gewitter hatten wir uns schon gewöhnt. Nun hieß es nach Bornholm aufkreuzen. In der Nacht nahm der Wind zu und blies zwischen 20 und 30 Kn. Tagsüber dann auch über 30 kn. Mit der gereiften Fock war kaum noch Fahrt voraus gegen eine zuschends höher und gröber werdende See zu machen.

Fast jede See musste ausgeritten werden. In der nun fol-

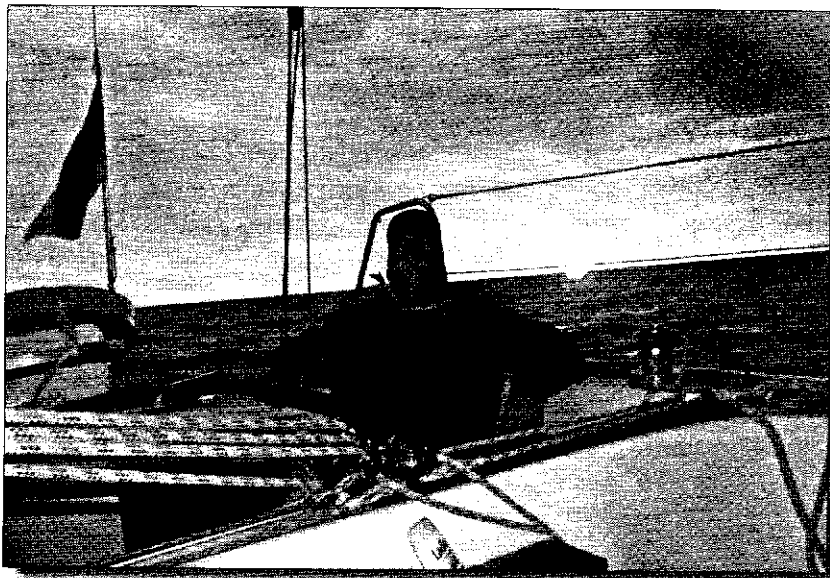
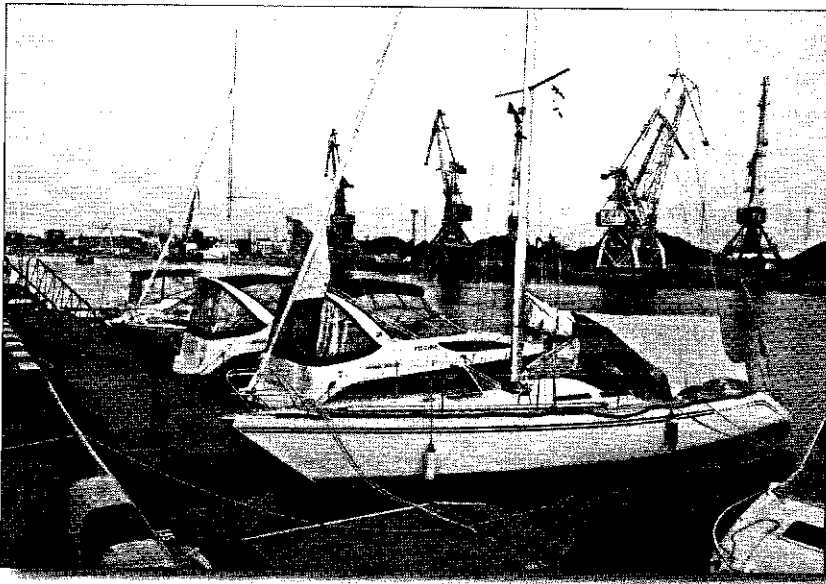
BERING
Inspired by nature

BERING SLIM CERAMIC
Kratzfestes Saphirglas · Keramik-Lunette
· 3 Jahre internationale Garantie



**Uhrmachermeister &
Juwelier Voß**

Spreetstraße 5 · 25704 Meldorf · Tel. 04832 8407
Eigene Schmuck- & Uhrmacherwerkstatt



genden Nacht brach der Ring, der das obere und untere Backstag verband und zwang uns zur Wende. Wenige Minuten später riss die Endrolle aus dem Block des anderen unteren Backstags an Stb. Die Wellen hatten den Mast zu stark beansprucht.

Der gebrochene Ring ließ sich noch in der Nacht durch einen Schäkel ersetzen, die Talje des anderen war ausgerauscht, schleppte achteraus und ließ sich erst bei Tageslicht mit dem Peekhaken wieder einfangen. Gegen Mittag hatten wir nach mehr als 30 Stunden in der „Jauche“ die Nase voll und den Magen restlos leer. Wir gaben Bornholm auf und drehten mit halbem Wind Richtung Öland bei. Unsere Schätzungen zur Wellenhöhe lagen zwischen 4 und 5 Metern. Manchmal auch mehr. Auf jeden Fall die Höchsten die wir jemals in der Ostsee, einschließlich meiner Seefahrtzeit, erlebt haben. 20 Stunden später begrüßte uns beim Einlaufen in Christianopel die Hafenfestkapelle mit ihrem letzten Lied.

Anderntags Aufkreuzen bis Hanö. Weiterhin West aber nur noch zwischen 10 und 20 kn. Nach einer kurzen Nacht erreichten wir mit später südwestlichen Winden am folgenden Abend Rönne. Nach einem Ruhetag die Zeit drängte und 36 Stunden Aufkreuzens zurück in Heiligenhafen. Von 25 Reisetagen waren wir 12 volle Tage und 5 kurze Nächte in Häfen. Die Logge stand auf 939 sm.

Rüdiger Hedde mit Unterstützung von Werner Freer

Cayenne-(Pepper): Baujahr 1988;
12,55 * 2,70 * 1,956 t; 13,2 kW;
Fock: 28; Genua: 44; Groß: 44



Segelmacherei

Yacht-Zubehör

Bootsplanen

Persenninge

Rigg-Service

Winterlager

Sonnensegel



WESTCOAST SAILS

– Segelmacher –

Am Yachthafen 1 • 25704 Meldorf

Telefon (0 48 32) 97 88 11 • Telefax (0 48 32) 97 87 32

Mobil 01 71/6 43 16 99

E-Mail: westcoastsails@aol.com

Pantrybrand und Rettungsinsel auf dem Kopf

Nachdem bei der 76. Nordseewoche vor 2 Jahren von 92 gemeldeten Yachten nur 54 an den Start gingen und letztendlich bescheidene 24 Boot das Ziel in Kiel erreichten, hatte man sich scheinbar bei der Wettfahrtleitung Gedanken um die Sicherheit gemacht. Wer also die 2012er Skagen-Rund mitsegeln wollte, musste nachweisen, dass mindestens 30 % der Crew sich einer Sicherheitschulung nach ISAF Richtlinien unterworfen hatte. Thomas, Olaf und ich machten uns also im Februar auf den Weg nach Elsfleth zum „Maritimen Kompetenzzentrum“, ein Relikt aus Zeiten, als es der Beluga-Reederei noch gut ging. Hier werden Schiffsmechaniker ausgebildet und Sicherheitslehrgänge für die Offshore Industrie abgehalten. Wir reisten schon am Freitagabend an und wurden vom Nachtwächter mit Bettwäsche und Schlüssel versorgt. Uns erwarteten moderne, saubere und spartanisch einge-

die dann ausführlich besprochen wurden. Was sich hier vielleicht nach trockener Theorie anhört, war kurzweilig, teilweise auch lustig, aber nie langweilig. Nachmittags wurden wir dann mit Leckabdichtung, Brandbekämpfung und anderen Unannehmlichkeiten auf See konfrontiert. Zuerst im Klassenzimmer, dann aber real am Objekt. Die Bugsektion eines Frachters mit winziger Einstiegs Luke war unsere Übungsstation. Hier galt es nun in fast völliger Dunkelheit, nur mit einer kleinen Taschenlampe und unzureichendem Material bewaffnet, ein Leck abzudichten. Kniertief im eisigen Wasser stehend gelang uns dies mehr oder minder gut. Der Lehrgang vor uns hatte es besser, dort waren die Wasserleitungen eingefroren. Anschließend ging es in den Brandcontainer, hier brannte eine Pantry, die gelöscht werden wollte. Mit den „Wasserschlauch-Pulverlöschern“ gelang es jedem, wenn auch nicht immer auf Anhieb.

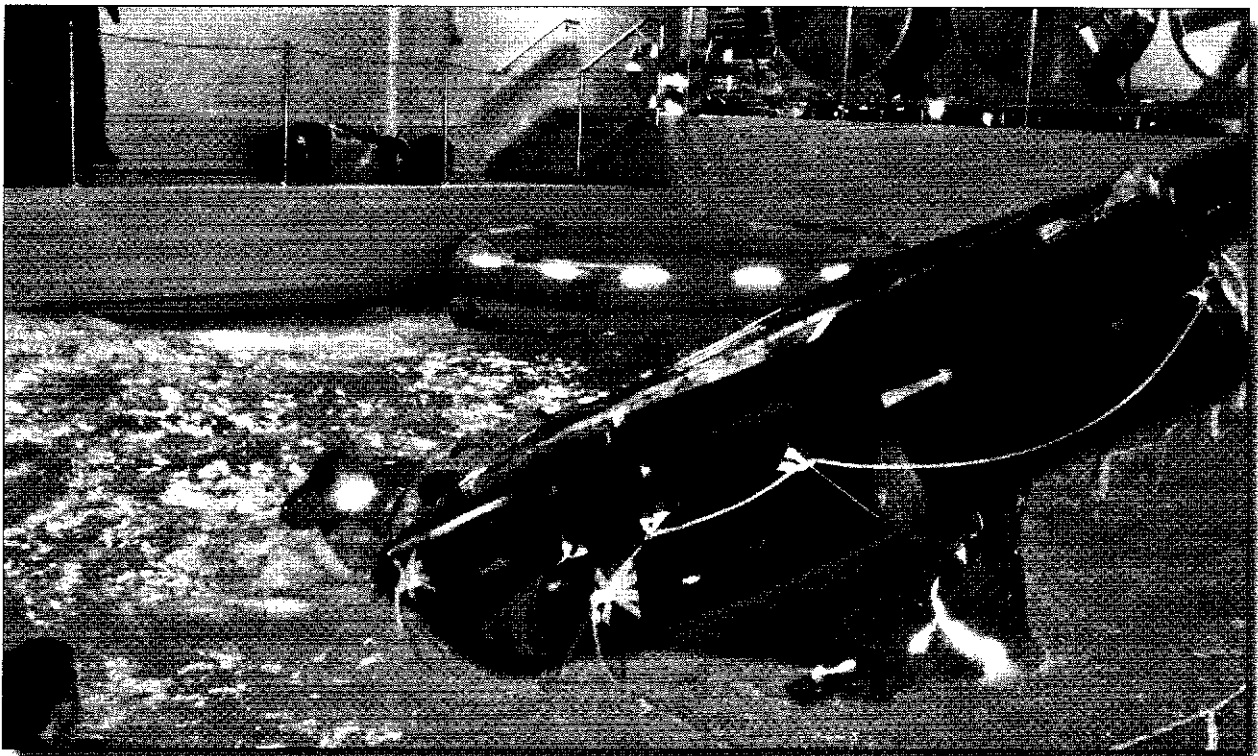
Zu guter Letzt erlebten wir noch einen „Flash-Over“, der uns mächtig beeindruckte. Als Abschluss der Praxis musst Dummy „XXX“, der Feuer gefangen hatte, mittels Löschdecke gerettet werden und die praktische Handhabung von Rauchtopf und Handfackel beendete den ersten Tag.

Auch am Sonntag hieß es früh aufstehen um sogleich am Erste Hilfe Training teilzunehmen. Hier wurden die Themen



richtete Einzelzimmer mit Bad. Am Sonnabend gab es ab 7:30 Uhr Frühstück und um 8:30 Uhr begann der Unterricht mit dem theoretischen Teil. 20 Teilnehmer wurden in 2 Wachen eingeteilt und gleich hieß es: "Mann über Bord" im Klassenzimmer. Unkoordiniert wie ein aufgescheuchter Hühnerhaufen begannen wir mit dem Manöver, welches kurze Zeit später erfolglos abgebrochen wurde. Bis zum Mittagessen erarbeiteten wir verschiedene Notfallpläne,





Unterkühlung und Ertrinken sehr ausführlich behandelt. Danach ging es zum Baden ins Schwimmbad, aber in voller Montur, d.h. lange Unterhose, Ölzeug, Gummistiefel und Rettungsweste. Nach dem Sprung ins kühle Nass wurden Raupe und Kreis geübt bei einem Meter Welle, Regen, Wind und Dunkelheit kein echtes Vergnügen. Auch das Aufrichten der auf dem Kopf liegenden Rettungsinsel mit anschließendem Hineinklettern kostete mache Kalorie. Erst als alle 10 in der Insel lagen kam etwas „Kuschelfeeling“ auf. Zu Glück waren alle seefest und das Frühstück blieb drin. Der initiierte Hubschrauber barg uns dann nach gut 1,5 Stunden mittels Bergeschlaufe von der Insel ab und setzte uns wohlbehalten auf dem Sprungturm ab. Von hier aus ging es dann noch einmal mit einem beherzten Sprung in die Tiefe und über eine Jakobsleiter wieder raus aus dem Becken. Die Ankündigung, uns an unsere Grenzen führen zu wollen, gelang nur bei zweien der Gruppe, wir Meldorfer hingegen hatten noch einige Reserven, wer weiß aber wie lange noch. Für mich war es der zweite Besuch in einer Rettungsinsel und ich hoffe, dass es zukünftig auch nur bei Übungsaufgehalten bleibt! Nach dem Mittagessen referierte ein DGzRS-Mitarbeiter über Arbeiten und Organisation der DGzRS. Auch das Thema „Mann über Bord“ wurde noch ausführlich behandelt. Hier klafften aber, wir so oft, Theorie und Praxis weit auseinander. Von uns anwesenden Seglern wollte jedenfalls keiner bei 9 Bft eine Halse beim MOB-Manöver fahren. Ein anschließender Test, bei dem alle 1 Fehler hatten (wie lang ist eine Li-

feline? 0,5 m, 1 m oder 2 m), beendete diesen interessanten Wochenendlehrgang. Wir drei „Segelverrückten“ haben jedenfalls viel mitgenommen, aber nichts geklaut. Beim nächsten Törn oder Regatta schauen wir aber bestimmt mit anderen Augen auf unser Schiff und unsere Besatzung. August Judel schrie an die Tafel: „Es ist noch niemand gestorben, weil er über Bord ging, aber viele, weil sie nicht zurück gekommen sind. Daher muss die oberste Devise sein: Don't leave your boat, before your boat leaves you.“ Dieser Kurzlehrgang, der auf die Bedürfnisse der Freizeitskipper und Regattasegler zugeschnitten ist, hat uns auf die kommende Saison bestens vorbereitet und ist zur Nachahmung wärmstens zu empfehlen.

Bernd Peters



DR. IBS & KOLLEGEN

RECHTSANWÄLTE * NOTAR * FACHANWÄLTE

DR. HENNING IBS * ROLF-W. BECKER * KIRSTEN EVERS * ALEXANDER FIRMER

**WER EINEN TOLLEN HECHT GEANGELT HAT,
SOLLTE AUCH WISSEN, WIE MAN IHN ZUBEREITET.**

**IHR ANWALT BERÄT SIE ÜBER DIE GESTALTUNG EINES
EHEVERTRAGES.**

MELDORF, SÜDERMARKT 9 (DIREKT AM MELDORFER DOM) TEL. 04832/601 390
MARNE, MAASSEN-NAGEL-STR. 1 (GEBÄUDE SPARKASSE) TEL. 04851/957 600
MELDORF MO-FR 6.00-19.00 UHR, SA. 8.00-12.00 UHR * MARNE MO-FR 8.00-17.00 UHR

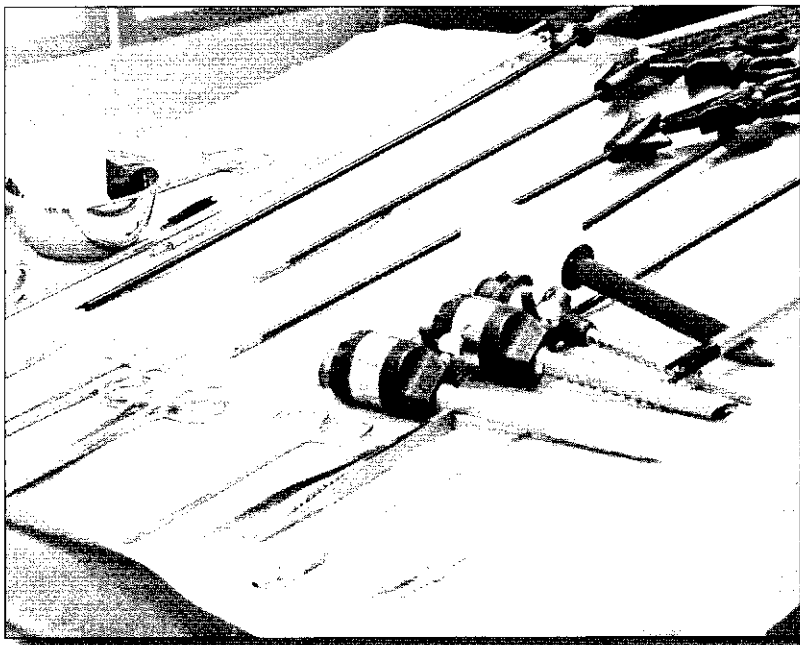
...und noch'n Lehrgang

Nicht genug, dass wir im Februar zum ISAF-Lehrgang nach Elsfleth mussten, zur Teilnahme an der Nordseewoche wird zukünftig auch ein Lehrgang in Sachen „Medizin an Bord“ gefordert. Dieser fand am 20. und 21. Oktober in Hamburg statt. Thomas, Olaf und ich machten uns am Sonnabend früh, sehr früh, auf den Weg. In Hamburg im Gemeindesaal der „Paul-Gerhard-Gemeinde“ wurden wir mit Kaffee und belegten Brötchen, welche kostengünstig erworben werden konnten, freundlich begrüßt. 22 Wissbegierige aus allen Teilen der Republik waren angereist, um in die Tiefen des menschlichen Körpers und dessen Unzulänglichkeiten einzudringen. Es ging auch sofort ins Eingemachte: gezeigt wurden Fotos von abgehobener

hatten wir schon vielfach bei diversen Erste-Hilfe-Lehrgängen gehört. Um so gespannter waren wir dann auch auf den zweiten Tag, hier sollte Dr. Hagelstein, seines Zeichens praktischer Arzt und Schiffsfahrtsmediziner im Hamburger Hafen, referieren. Als erstes wurden internistische und allgemeine chirurgische Notfälle behandelt. Auch die Beschaffung und der Einsatz der erforderlichen Medikamente, sowie deren Wirkung bzw. Wechselwirkungen, wurden ausführlich beleuchtet. Im nächsten Schritt wurden die inneren Organe und deren Funktionen, speziell aber die Dysfunktionen besprochen. Über einen akuten Bauch, paradoxe Atmung, Angina Pectoris, Schlaganfall und Hypothermie wurden allerlei Vorkommnisse, die dem Pelagoque Parabitor während der Ausübung seines Hobbys befallen kann, im Schnelldurchgang betrachtet. Obwohl vom Stoff her eher trocken, gelang es Dr. Hagelstein seinen Vortrag kurzweilig und stellenweise auch humoristisch zu gestalten. Nach so viel Theorie ging es am Nachmittag an die praktischen Übungen. Das Messen des Blutdrucks wurde erlernt und auch das Aufspüren des Pulses mit einem Stethoskop. Spannend von allen erwartet wurde „Wundversorgung und deren Verschluss“, denn hier wurde am richtigen Schweinebauch geübt. Seemannsknoten kann man getrost vergessen, es erfordert höchste Konzentration, den Fleischhaken mit Pinzette und Feststellzange durch die Schwarte zu nähen. Aber auch das gelang uns nach anfänglichen Schwierigkeiten, durchweg ganz gut. Abschließend durften wir noch unseren Blutzuckergehalt messen, nachdem wir uns selbst anschnitten, um an das Blut zu gelangen. Dies erforderte doch einige Überwindung, tat aber fast nicht weh. Im Großen und Ganzen

waren es zwei anstrengende, aber dennoch höchst interessante Tage; und der Allmächtige möge verhindern, dass wir das Gelernte jemals anwenden müssen, zu mindesten sind wir aber nicht dümmer geworden und eine Lehrgangsbescheinigung gab es auch noch.

Bernd Peters



Nach dem Lehrgang angepasstes Bordwerkzeug auf der „Fru Larsen“ – Gallenblasenentfernungen sind mit Hilfe der Faszangen (oben rechts im Bild) ebenso möglich wie das Greifen von versteckten verloren gegangenen Schrauben in der Bilge.

Kopfhaut, abgerissenen Händen und gequetschten Fingern, die das Schließen einer schweren Stahltür hautnah miterlebt hatten. Letzteres Bild wurde recht lange gezeigt und meinem Tischnachbarn wurde sichtlich plümerant. Fast hätten wir den ersten richtigen Notfall schon in der ersten halben Stunde erlebt, aber er erholte sich rasch. Weiter ging es mit dem Schock in allen seinen Formen, eine Auffrischung der Erste-Hilfe-Maßnahmen am Unfallort, der obligatorischen Herz- Lungen Wiederbelebung an Hand eines Dummys und sogar der Einsatz eines Defibrillators wurde am lebenden Subjekt (Referent) geübt. Mit dem Anbringen von Notverbänden beendeten wir den ersten Tag und waren ein wenig enttäuscht, denn das alles

Hinweis des Schriftwartes

Der Vorstand begrüßt es ausdrücklich, wenn sich die notfallmedizinische Kompetenz am Steg des MSV so massiv erhöht. In den letzten Jahren lastete fast ausschließlich die praeklinische Erstversorgung von vital bedrohten Seglerinnen und Seglern in den Händen des Kommandanten der „Fadile“. Jetzt stehen der Gemeinschaft drei weitere hochkompetente medizinisch gebildete Persönlichkeiten zur Verfügung – kleinere und größere chirurgische Eingriffe in Höhe der Optimisten auf dem Steg sind denkbar; Teile der Einnahmen kämen dem Baggerkonto zu Gute.

Nordseewoche 2012

Freitag 25.05.12 Anreise

Morgens um 06:30 treffen wir uns auf dem Steg an der Martje-Floris. Wir sind Bernd Peters, Olaf Timm, Mathias Thede und ich. Matze erscheint in Begleitung seines Vaters, der als Fahrer und Packesel dient. Hatte Matze doch bereitwillig den Hauptverproviantierungsauftrag angenommen. Diverse Klappkisten, Kartons und eine Maurerbühn wechselten auf mein Boot und gaben uns Beschäftigung mit Stauarbeiten. Alleine das eingekaufte Schwarzbrot füllte die Hälfte des Stauraumes auf meinem „Dünnschiff“. Nach getaner Arbeit um 07:00 hieß es Rückgabe des Hüll- und Packgutes und Abschied nehmen von Karsten. An segeln brauchten wir aufgrund des schwachen Windes nicht zu denken und so half uns Herr Volvo nach Cuxhaven. Keine Brise, viel Sonne, große Hitze. In Cuxendorf war in diesem Jahr kein Freibier ausgelobt und auch der Pannfisch war nur mit viel Geduld zu ergattern. Start für den nächsten Tag war auf 07:20 angesetzt, so verholten wir rechtzeitig und weitestgehend barfuß in die Kojen.

Samstag 26.05.12 Cuxhaven – Helgoland

05:00 Uhr: Wecken, waschen, frühstücken. Der Wind zeigt sich schwach 5-7 KN aus Ost – Nord Ost. Bei ablaufendem Wasser mit 3-4 KN Strom eine absolut sichere Garantie für einen spannenden Start. Vor uns sind um 07:00 Uhr die Familie Cruiser an der Reihe gefolgt von der Gruppe ORC(C) 3/4 um 07:10 Uhr. Unsere Gruppe ORC(i) 3/4 startet gemeinsam mit der Gruppe ORC (C) 2, also zusammen mit größeren und schnelleren Schiffen. Alleine während der Startphase zwischen 1tem und 3tem Start nimmt der ohnehin schwache Wind noch weiter ab. Aufgrund des mitlaufenden Stromes entscheide ich mich für einen Start im Modus Nummer Sicher, also zu spät. Gepaart mit meinem feinen Gespür für sichere Starts gelingt dieser Plan perfekt und wir gehen mit langen Gesichtern als deutlich letzte über die Linie. Der Spi steht und zieht, getrimmt über die Leichtwindschot, einen (vielleicht) besseren Schnürsenkel. Vorteil an der Situation: wer hinten fährt hat freien Wind. So kämpfen wir uns wieder an das Feld und den „Erzrivalen“ Dogmatix heran. Infolge einiger Fehlentscheidungen bezüglich des Kurses und Stromverlaufes können wir den Anschluss aber nicht halten. Auf Höhe Tonne 30 erreicht uns die Nachricht über die Bahnverkürzung. Das Ziel ist verlegt von Helgoland nach Elbe 2 und wird durch Elbe 2 und den Kutter Hindenburg gebildet. Es wird nicht leicht, die eine Kabellänge breite Linie zu treffen und nicht an Ihren Begrenzungen vorbei zu treiben. Beträgt unsere Bootsgeschwindigkeit durchs Wasser doch lediglich 1-2 KN während der schräg von Backbord achtern setzende Strom hingegen 4 KN beträgt. Einigen der Teilnehmer gelingt dieses Kunststück nicht, so werden wir beim Zieleinlauf Zeuge ihrer kläglichen Versuche am Wind gegen den Strom in das Feld zurück zu segeln.

Unser Ergebnis am Ende: 5 Platz in der Gruppe und damit Letzter, über Alles ergibt sich aber noch ein Platz im Mittelfeld.

Auf Helgoland die übliche Begrüßung am Bördeboot mit einem Gläschen Mount Gay und Liegen im Päckchen, das sich nordseewochetypisch zum ausgewachsenen Paket entwickelt. 18 ter von 22 oder so ähnlich. Anlegebierchen. Landgang. Freibierchen. Abends Essen im Störtebecker mit Fußballbeschallung, nicht sehr sexy. Physiker Matze hat die Lösung und zieht den Stecker. Applaus aller Gäste. Anschließend Blick in die Nordseehalle zur Regattaparty, die uns aber nicht in ihren Bann zieht. So geht es auch heute wieder früh und solide in die Kojen.

Sonntag 27.05.2012

Um unchristliche 07:00 Uhr ist die Steuernannbesprechung für den BIIF Bank Cup Rund Helgoland angesetzt. Nach der üblichen Begrüßung mit einem „Frohe Pfingsten“ wird die Bahn erläutert, anschließendes Wetterbriefing durch Meeno Schrader. Bei diesem wird deutlich, dass wir es wieder mit schwachem Wind zu tun haben werden. Die Folge ist eine Startverschiebung um zunächst eine Stunde auf 10:30. Weitere Ankündigungen auf UKW 72 zur vollen Stunde. 09:00 Startverschiebung 11:30, 10:00 Startverschiebung 12:30, ... SMS: „Skagen: safetycheck – dies Boot ist vorgesehen. Wir werden demnächst an Bord kommen Gruß Team NSW. Carol Smolawa “ Na, super. Gegen 13:00 werden die Regatten für den Tag endgültig abgeschossen und gegen 14:00 Uhr erhalten wir Besuch. Nein, nicht vom „saftycheck“ sondern Segelkamerad Martin Rosenthal schaut mit seiner Lebensgefährtin vorbei. Die beiden Campen auf der Düne. Anschließend Besuch vom Saftycheck. Reling. Strecktaue, Rettungskragen mit Beleuchtung, ... Unter Deck geht es weiter: Verbandkasten, Leckstopfen, Lenzpumpen, Seenotmunition, Verbandbuch, Seekarten, Rettungswesten, Rettungsinsel, Epirb, Wetterzeug, zwei Pützen, Steckschottsicherung, Grabbag, Sturmsegel, Fock und Try. Try? „Bisher war aber immer ein drittes Reff im Dacrongroß zulässig“. „Vergiss es!“, „Aber letztes mal ...“ „Freu Dich, dass Du fahren durftest.“ Verflucht, was jetzt. Überall herumfragen bleibt leider ohne Ergebnis. Letzte Rettung die Segelmacher von Primesails in der Halle des WSC. YES!! Henning ist bereit in seiner Notwerkstatt ein Segel zu bauen. Gerade eben ausreichend viel Dacron ist vorhanden und Rutscher und Schothörner auch. Abends gibt es Pfingstochse, gesponsort von Panteanus, an der Nordseehalle. 36 Stunden hat das Tier bei 130 ° C in einem riesigen an einen abgestürzten Sattelit erinnernden Grill verbracht. Super lecker und ausreichend für 800 Segler. Olaf ergattert das erste Stück. Anschließend Party in der Nordseehalle. Als Bier sich nicht als ausreichend wirksam darstellt, steigen wir auf GinTonic um, ein schwerer Fehler wie sich 36 Stunden später herausstellen wird.

Montag 28.05.12

Die Acht steht nicht auf unserem Segelplan, so können wir es ruhiger angehen lassen. Frühstück erst nach dem Aufstehen und so weiter. Den Tag verbringen wir mit Checkarbeiten, Wantenspannung, Tapes an den Splinten, Zufluss für die Toilette umbauen, so dass auch auf STB-Bug Spülwasser gesogen werden kann. Proviantcheck und letzte Einkäufe ergänzen den Tagesablauf. 15:00 Steuer-mannsbesprechung und Wetterbriefing. Meeno Schrader schaut etwas mitleidig, als er den Wetterbericht verkündet. Mit der herrlichen Frühlingsluft ist es aus. Ähnlich wie vor zwei Jahren geht im Augenblick ein „kleiner Schnellläufer“ mit 40 KN NW durch das Skagerak, „Schluck“, und bildet gerade einen Trog (=Fastnet 79?) aus. Diesen werden wir in der ersten Nacht treffen. Die kleineren und langsameren Boote werden es etwas schwerer haben und härter getroffen werden. „Na suuper!“ So schlimm wie vor zwei Jahren werde es aber nicht. Schon 40 KN aus NW und auch Seegang um vier bis fünf Meter seien zu erwarten, aber eben nur 5-6 Stunden lang. „OK, scheint aushaltbar.“ Danach klare es wieder auf, werde aber auch kälter. „Pullover haben wir mit.“

Um 15:30 Uhr laufen wir bei leichtem Wind mit gesetzten Sturmsegeln aus, um rechtzeitig das Gate an der Mole, an dem die Sturmsegel abgenommen werden, zu passieren. Die Bahnkarte ist einfach. Helgoland 3 an Backbord, Dünesüd an Backbord, Helgoland Ost an Steuerbord, Horns-reff West an Steuerbord, Skagerneff Nord an Steuerbord,

Sprogö an Steuerbord, Zieleinlauf zwischen den Molen-köpfen von Strande und Schilksee. Für ortsunkundige: mit den Anweisungen Dünesüd Backbord und Helgoland Ost Steuerbord stellte uns die Regattaleitung vor die taktische Wahl entweder im Westen der Insel oder in ihrem Osten den Weg nach Norden an zu treten. Wir entschieden uns für den westlichen Weg. Start ohne Spi, und ab der Ost auf Backbordbug etwas Luv machen. Das Gros des Feldes entscheidet sich anders. Anruf von zu Hause, wo der Racetracker streng beobachtet wird: „was macht Ihr denn da! Die anderen fahren alle woanders lang. Gebt Gas, ihr steht auf Platz 54.“ Motivierend! Kurz nach dem Start werden wir von dickem Nebel eingehüllt. Ein mulmiges Gefühl zu wissen, dass ca. 60 andere Yachten auf der gleichen Kreuz mit uns und um uns herum durch diese Suppe unterwegs sind. Glücklicherweise lichtet sich der Nebel nach einiger Zeit und gibt den Blick auf das restliche Feld im Osten frei. Abendessen Königsberger Klopse an Reis à la Nordseewasser, Fläschchen Bier für die Freiwache. Eintörnen in den Wachrhythmus und krampfhaft versuchen etwas Schlaf zu finden.

Dienstag 29.05.12

Über Mitternacht (Wache 22:00-02:00) sind Matze und ich dran. Wie durch Wetterpapst Meeno Schrader versprochen holt der Nordwest Luft und dreht auf 30 Knoten auf. Zeit für G3 und Ref 2, was schnell erledigt ist. Langsam baut sich die See auf. Erinnerungen an 2010 werden wach.

Die Hundewache von 02:00 bis 06:00 steuern Bernd und Olaf. Als ich morgens wieder an Deck komme, ist die Lage unverändert. Wind um 30 KN See 2 vielleicht gelegentliche Kaventsmäner 2,5 Meter. Steuerbordbug, hoch am Wind Richtung Hornsreff, wo wir gegen 08:00-09:00 Uhr eintreffen sollen. Kaffeekochen ist gut möglich und dazu zaubert Bernd noch einige warme Brötchen aus dem Ofen, die wir reichlich mit Wurst und Räucherlachs besser Qualität belegen. So kann es von uns aus weitergehen. Jetzt jedoch ziehen dunkle Wolken in Form von See-krankheit auf. 50 % der Crew werden dahingerafft. Dabei ein 25 %tiger und ein 98,5 %tiger Ausfall. Im letzten Mettbrötchen steckte mehr Leben, als in diesem Segelka-meraden. Die Oben beschriebene Rache des Gin Tonic. Olaf und Bernd gehen Dop-

OTTO TIMM

Kieswerke

25704 Nindorf · Hauptstraße 44a
Tel. (0 48 32) 97 70 · www.ottotimm.de

► Kieswerke

Vom Füllsand über Betonkies zum Findling

► Güternahverkehr

Schüttgut zwischen Hamburg und Husum

► Containerdienst

Von 3 m³ bis 36 m³, offen und mit Deckel

► Abfallwirtschaft

Von Ihrer Mülltonne bis zur Sortieranlage

► Abbrüche

Von der Gartenmauer bis zu Mehrfamilienhäusern

► Erdbau

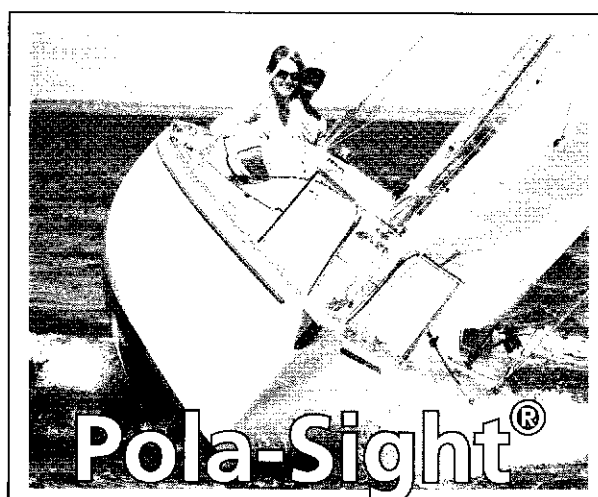
Vom Kelleraushub bis zum großen Angelteich

pelschichten und unterstützen mich bei der Morgenwache. Hornsrefl ist nicht zu halten, so dass einige Kreuzschläge nötig werden. Wie immer treffen wir an der Tonne auf andere Yachten, die wir aber nicht genau identifizieren können. Wegen der letzten Meldungen zum Thema Racetracker vermuten wir kleinere Boote um uns herum. Nach passieren von Hornsrefl nimmt der Wind zügig ab und mittags wird ausgereift. Anzuliegen ist Hvide Sande. Linksdreher im Laufe des Tages verschieben den Anliegepunkt immer weiter nördlich. Abendessen (dass glücklicherweise wieder allen bestens schmeckt): Geschnetzeltes, dazu Nudeln an Nordseewasser auf Porzellanteller. Anruf von zu Hause: „Cool, Ihr seid gut! Achte über alles laut Racetracker.“ Wunderbar, wir freuen uns. Nicht so schön sind die Nachrichten über die Ausfälle der ersten Nacht. Inshalla IV Abbruch wegen Wasser im Schiff, Opal, Wasser im Schiff, Natascha, Wasser im Schiff und Elektrikproblem. Der Elch, Riss im Boden und Wasser im Schiff. Thyborön, das wir nachts unter Genua 1 und vollen Groß mit leichtem Schrick passieren wird in Folge weiter drehendes Windes der nächste Anliegepunkt.

Mittwoch 30.05.2012

Immer an der Küste entlang führt unser Weg weiter nach Norden in Richtung Hanstholm, wo wir im Morgengrauen die Hafeneinfahrt kreuzen. Frühstück: Kaffee, warme Brötchen, Nutella, Honig, Wurst, Lachs, Caviar und Käse. Der weitere Verlauf des Mittwochs soll anstrengend werden. Umlaufende Winde unterschiedlicher Stärke zwingen zu ständigen Segelwechseln. Genua 1, Spi, leichte Schot, schwere Schot, Schiffe, Genua, Spi, Schiffe. „WELCHER IDIOT HAT DEN ACHTERHOLER MIT EINEM HALBENSCHLAG ANGESCHLAGEN“. Antwort dreifach: „DU!!!!!!“. Aus Gründen der Diskretion wird der Name des Vorschiffmannes nicht verraten. Ich hoffe Du bist mir dafür dankbar, Olaf. Mittags kreuzen wir die Hafeneinfahrt von Hirsthals. Den Nachmittag plagen wir uns an der Windkante entlang auf den nächsten Wegpunkt zu: Skagenrefl Nord! Ganz können wir die Ecke, die nördlichste Dänemarks, nicht halten und wenden auf 3 m Wassertiefe direkt vor dem Leuchfeuer Greenen. Der Konkurrent der mit uns läuft und den wir für eine X 312 gehalten haben, entpuppt sich als Elan 40. Hätten die nicht schon weg sein müssen? Telefon: „Sahne, sechste über alles!“ Yesss! Abendessen Kohlroulade an seewassergekochten Kleikartoffeln. Keiner geht zu Bett, jeder will die magische Tonne im Norden Dänemarks sehen. Anstrengendes Segeln bei leichtem, umlaufendem Wind. An die Skagentonnenäherkommend sehen wir die Konkurrenten unter Spi auf Südkurs im nordsetzenden Ostseestrom auf der Stelle treten. Die Elan 40 hatten wir achteraus. Während die vorausliegenden Regattateilnehmer mit einem heftigen Rechtsdreher kämpften, entscheiden wir uns für die linke Seite der Bahn, frohlockend die Elan 40, deren Skipper sich für die rechte Seite entschieden hat, weiter achteraus zu lassen. Doch was geschah dann? Thermik unter Land, Rechtsdreher und Zack waren Boot und Crew

sicher eine Stunde vor uns an der Tonne. Verflucht! Aber ist doch logisch, wenn Du weist, dass der Wind drehen soll, fahre auf die Seite zu der er dreht bis er dreht. Um 20:00 Uhr quälen dann auch wir uns um die Tonne. Die Stromtaktik machen wir anders als die anderen, die alle versuchen östlich in Stromlee von Läsö zu gelangen. Wir halten uns westlich auf das Skagenrev zu und hoffen auf Neerstrom. Hier schleichen wir auf 2-3 m Wasser langsam an der Wand entlang nach Süden. 21:30 Uhr, Anruf von zu Hause: „Was macht Ihr denn? Jetzt seid ihr deutlich zurück gefallen. Sieh zu, dass Ihr da wieder weg kommt.“ Erst einmal können bei 3-4 Kn Ostwind. Dann erscheinen gute Vorzeichen. Skagen liegt Steuerbord quer ab. Die Windräder an der Nordseeseite drehen auf West, die Rauchfahnen der Gammeldarre ziehen nach Osten ab. Jooo! Wir sind ganz im Westen und bis der Wind den östlichen Horizont, da wo der Wettbewerb in der Flaute parkt, erreicht, sind wir mit frischem West weg. Hihihih! Erstens kommt es anders und zweitens als man denkt. Im Osten gehen die Spinnacker runter, die Großbäume über auf Backbord, während wir immer noch in der östlichen Flaute liegen und sogar rückwärts treiben. Eine Ewigkeit, gefühlt bis zur Rente tatsächlich wohl 5 Minuten, bis auch wir den frischen West erhalten und endlich losrauschen. Mitternacht Anruf von zu Hause: „Was machst Du da!“ Schluck nach der Nachricht vor Skagen konnte das nichts Gutes bedeuten. „Ihr seid erste über alles!“ Wa, häh, Wunder, staun, OK damit können wir leben.



- optimaler Blendschutz
- ultimativer Sonnenschutz
- bester UV-Schutz

Wir fertigen für Sie
Polarisierende Sonnenbrillen
mit extra Blendschutz.

Wir freuen uns auf
Ihren Besuch!

Brillen Frerichs

Inh. Dörte Frerichs
Zingelstraße 35 · 25704 Meldorf
Tel. 04832/7633

NextGen Pola-Sight®
Kunststoff 1.5 Gleitsichtglas
75 % grau oder braun
Superentspiegelung

Pola-Sight® Einstärken
Kunststoff 1.5
85 % grau, braun, grün
Superentspiegelung



Donnerstag 31.05.2012

West 20-25 Knoten, Halberwind, Rauschefahrt. Frühstück in bekannter Qualität. Greena bleibt Steuerbord liegen. Kurs Rosnaes Puller. Einlaufen in den Großen Belt. Umbau auf Genua 1 bei abnehmendem und rückdrehendem Wind. Querab Musholm erfolglose Experimente mit dem Spi. Bei Einlaufen in den Langelandbelt schwächelt der Wind wieder. Stromsuchen. Konzentriert steuern. Abendessen: Rinderroulade mit Salzkartoffeln.

Freitag 01.06.2012

Keldsnoor querab. Endspurt Kurs Kiel. Der Wind dreht nochmal auf. Eigentlich sollten wir die G1 gegen die G3 tauschen. Noch 24 sm, wird schon halten, ... Raaatsch, da ist der Halsstropp ab. Also in der Nacht auf's Vorschiff und das Segel bergen. Leider bin ich schon bettfest in der Unterhose. Die Arbeit auf dem bockenden Vorschiff hält aber warm. Um 04:00 zum Wachwechsel geht keiner mehr in die Kojen, sollen wir doch in ca. 15 Minuten das Ziel erreichen. Die Strander Bucht wird mit ihren Abdeckungen nochmal zur Herausforderung.

Nach dem Einlaufen und Festmachen erhalten wir Besuch von der Arrabiata Crew, die Yachtautor Stefan Schorr an

Bord hatten. Dieser erzählt von der entbehrungsreichen Fahrt. Proteinen die in Plastikschüsselchen auf der hohen Kante gereicht werden. Bernd kontert mit unserem Speiseplan, was zu augenblicklicher Meuterei und Abmusterung der „Arrabiataner“ führt. Zum Trost bieten wir ein Bier an und stellen flux 4 **Flaschen** bestes Dithmarscher auf die Back. Gnadenstoß für den Proviantplan des Arrabiata Skippers Jochen. Wie Stefan berichtet und auch in Yachtausgabe 15/2012 schreibt, hätten die Mannen um Jochen 40 KN Wind in der ersten Nacht gemessen und fünf Meter hohe Wellen. Die sind anscheinend woanders lang gefahren als wir.

Die von Pantaenius ausgesprochene Einladung zum Frühstück schlagen wir aus und machen uns in Richtung Kanal auf den Weg. Frühstück hier unterwegs. Warme Brötchen, Mettwurst, Käse, Lachs, Nutella, Honig, Müsli, Auf Höhe Grüental erreicht uns die Nachricht, dass die Ergebnisse der Wettfahrt im Netz stehen. Erster in der Gruppe ist die Dogmatix, zweiter wir. Genauso sieht die Berechnung ORC(I) über alles aus. In der Wertung ORC (C/I) über alles konnten wir den vierten Platz erlangen.

Thomas Stührk

Saisonausklang mit 18 kn

6. Oktober, 6:20 Uhr, (Sonne geht erst 7:40 auf) pickenduster, NW 5 (zunehmend angesagt), Nieselregen (noch mindestens 4 Stunden lang), kalt.

Thomas, Bernd, Uwe, Lisa und ich treffen uns trübnass bei Thomas in der Messe.

Ja, sind wir denn alle noch bei Sinnen, das ist ein typischer Samstagmorgen, um sich im warmen Bett nochmal umzudrehen?

Dass dieses Wochenende aber das letzte segelbare sein sollte, war uns allen klar, weil danach liegen große Arbeitsdienste im Verein an und dann ist die Schleuse zu. Die Schiffe liegen dann voraussichtlich mindestens 6 Monate im Schuppen – fürchterlich!

Also rege Diskussion und Abstimmung, Thomas und Bernd wollten mit der Luffe los, ich war grad letztes Wochenende auf Helgoland gewesen und nicht ganz so hungrig, aber mein „muss das sein?“ wurde von meiner Mannschaft, insbesondere Lisa, aufgeweicht und so haben auch wir uns Ölzeug und Schwimmwesten übergezogen. Die ersten 4 sm von Meldorf rüber nach Büsum sind unbeleuchtet und wir hatten halbe Tide ablaufend, also nach Plotter mit Taschenlampe ausgelaufen, größte Vorsicht mit den Sänden.

Im Fahrwasser vor Büsum konnte man dann besser gucken, es dämmerte, regnete aber nach wie vor. Mit einem langen Bein die Piep raus.

Mein Ölzeug weichte nach 3 Stunden Dauerregen durch, aber durch das zwischenzeitliche Ein- und wieder Ausreifen habe ich eher geschwitzt als gefroren.

In der Norderpiep ging der Wind kurz auf 8 kn runter, aber nur, um darauf mit frischen 20 kn aus NW wiederzukommen, immerhin nun ohne Regen, eine halbe Stunde später kam sogar die Sonne raus. Die brauchte aber eine Stunde, um mein Gemüt nach dem Regen zu erhelten.

Darauf haben Uwe und ich uns einen Schluck Rum gegönnt. Nach 20 min lächelt Uwe immer noch und fragt mich „den leckeren Abgang nach Orange hab ich noch immer auf der Zunge, kann ich die Flasche noch mal sehen?“

Nach 8 Stunden 40 Kreuz endlich da, in der Hafeneinfahrt Helgoland wollte ich meinen Motor starten (der ist von 2009 und hat erst 146 Stunden runter), aber der tat nicht eine einzige Umdrehung, es stank plötzlich unter Deck ziemlich verschmort, also Motorknochen raus und Uwe hat unter Segeln angelegt, klappte super.

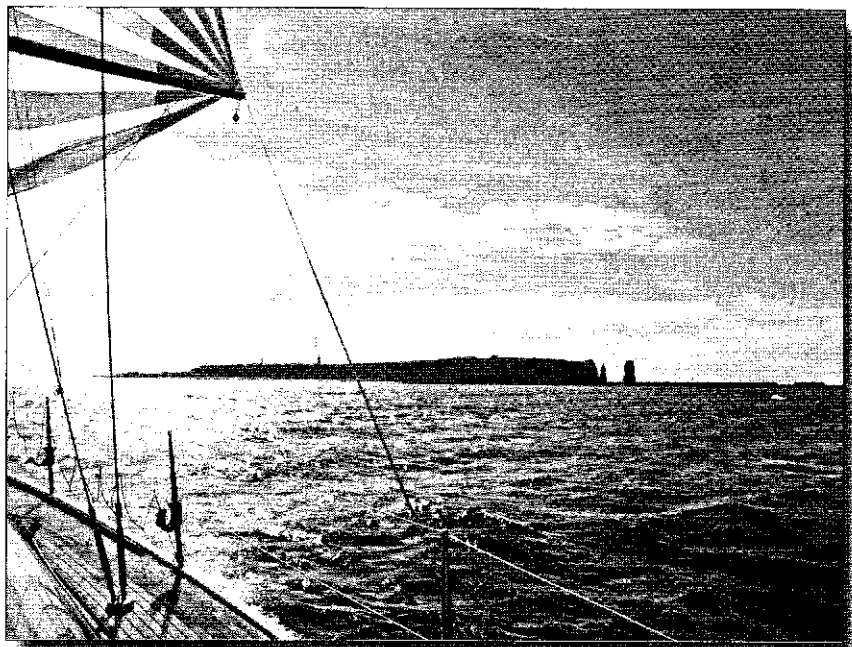
Am Motor konnte ich keine Auffälligkeiten finden, auch nicht, woher es so stank. Da Helgoland keinen VOLVO Support hat, habe ich mich für „wir segeln morgen nach Hause“ entschlossen und wir sind mit schwankendem Gang zum Einkaufen gegangen, jeder hatte von zu Hause eine Liste abzuarbeiten.

Lecker in der Bunten Kuh gegessen und später noch Bierchen im Knieper. Dabei hat Bernd eine eindeutig zweideutige Handbewegung gemacht, die den Barkeeper zum sofortigen Wegschütten von Bernds Drinks veranlasste und erst mal ne halbe Stunde stinkig mit ihm war.

Für den Sonntag waren 24 kn aus NW angesagt, später, und in Böen bis 34 kn, gefolgt von weiterem Regen.

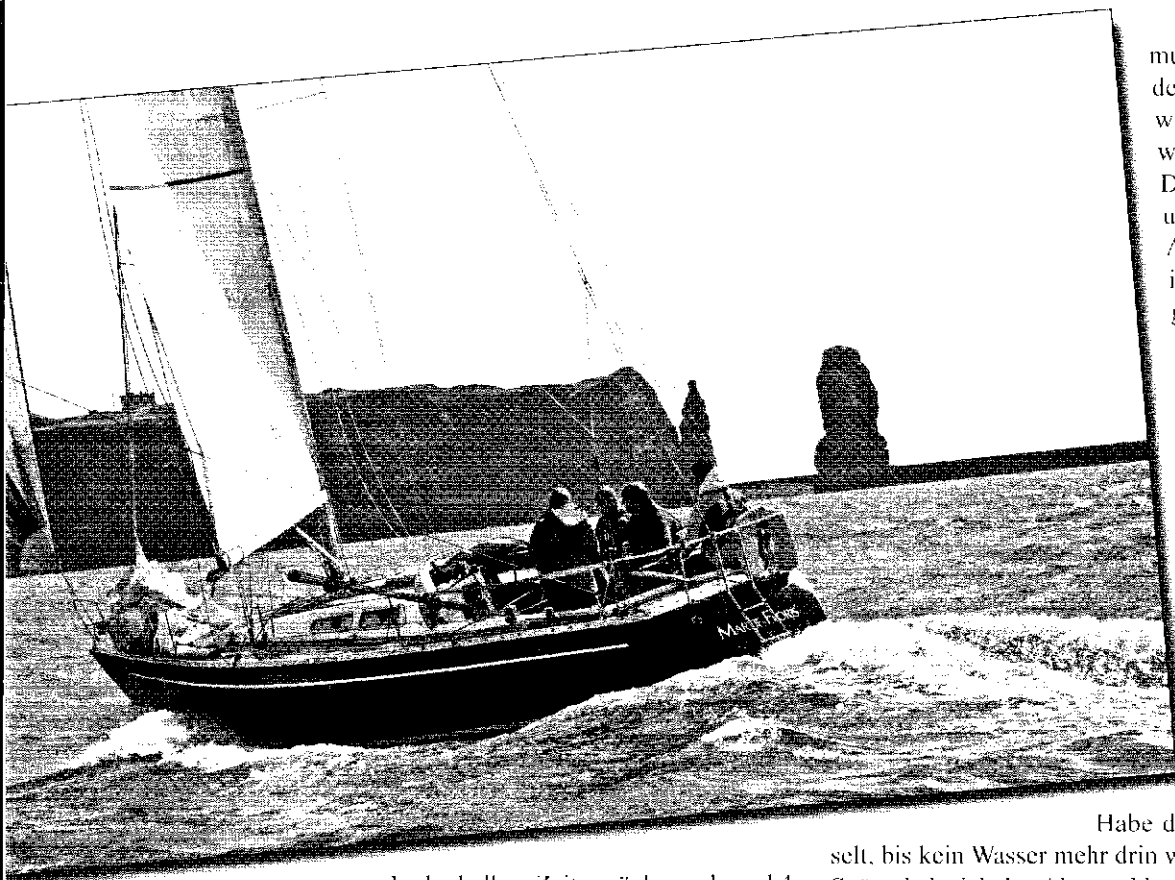
Da bei dem Wind die Schleuse in Meldorf ca. 2 Stunden über HW gegen 17 Uhr schließen würde, haben wir uns für „vorher da sein“, also 10 Uhr Auslaufen entschieden. Ohne Segel rückwärts aus der Box, umgedreht, G1 halb ausgerollt und Groß 1x Reff. Gleich hinter der Hafeneinfahrt sind wir in die Sonne geschossen und kamen nur mit Mühe wieder auf Kurs.

Mein sehr schlankes und schick mit Pocken bewachsenes Ruderblatt war heute nicht in Form.



Nach 1 Stunde hatte uns Thomas' Luffe zufassen und ist im Dauersurf mit Geschwindigkeiten von 10-18 kn an uns vorbei, die Bilder geben nur einen schwachen Eindruck von den Bedingungen da draußen wieder.

Ich segele zwar schon 40 Jahre, aber erst heute sollte auch ich mal 18 kn auf mein Speedo bekommen, das ist schon ein Kick, den man sich mal gönnen sollte.



In der halben Zeit zurück, grade mal 4 Stunden 10 min. In Meldorf nur unter Groß durch die Schleuse in den Hafen gesegelt. Leider kam grad ein Drücker von 26 kn durch den Hafen, sodaß mein Aufschieber zu kurz geriet, aber mit 2 Leinen und 4 Mann lagen wir ohne Blessuren einen Augenblick später sicher festgemacht und hatten uns das Anlegebier verdient.

Im Nachhinein habe ich herausgefunden, das ein Zylinder meines Motors auf der Kreuz voll Wasser gelaufen sein

muss, das kann in der Nordpiep passiert sein, als wir ein paar Minuten bei wenig Wind in der 1,5 m Dünung gedümpelt hatten und evtl. Wasser in den Auspuff gedrückt worden ist. Beim Starten in Helgoland konnte der Anlasser den Motor natürlich nicht mehr drehen und ist durchgeschmort. Später habe ich den Motor von Hand drehen können, dabei ist das Wasser durch die Kolbenringe in die Ölwanne gelaufen. Der zwischenzeitlich reparierte Anlasser hat den Motor dann nach ein paar Umdrehungen mehr wieder zum Laufen gebracht.

Habe das Öl dann 3x gewech-

selt, bis kein Wasser mehr drin war.

Später habe ich den Abgasschlauch direkt unter das Laufdeck gelegt, vorher lag er an der Außenhaut und damit auf StbBug kaum über Wasser.

Die Anfangsbedingungen waren zwar saumäßig, aber das weitere Wochenende hat das leicht wett gemacht. So finden dann folgende Merksätze wieder Bestätigung : „Losfahren wird belohnt“ oder „Große Freude nur durch große Anstrengung“

Olaf Timm

Ihr Baupartner aus Meldorf

Nilsson

Baustoffe - Baumarkt - Bauelemente

www.baustoffe-nilsson.de

Nordsee statt Mittelmeer

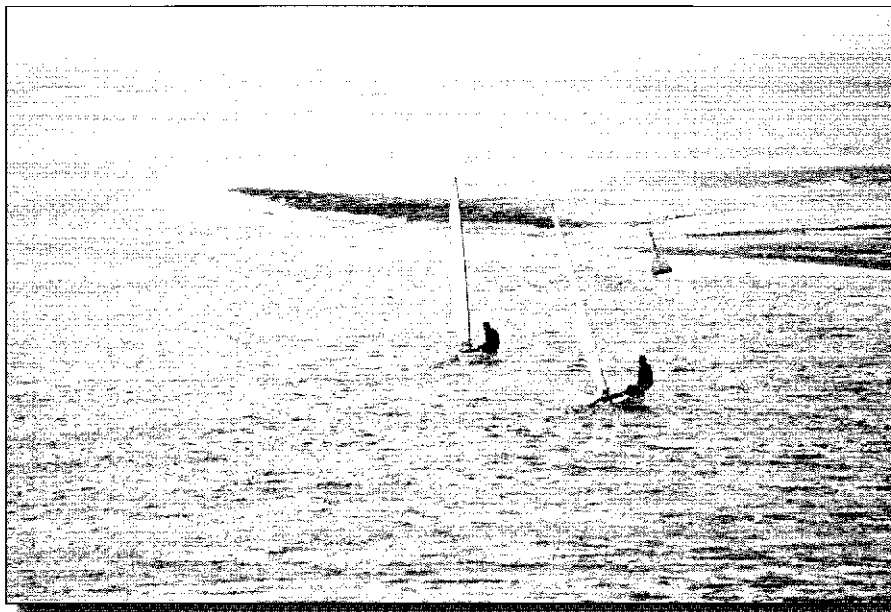
Es war wieder einmal ein Samstag in den Sommerferien und die Windvorhersage vom vorherigen Abend stimmte wirklich: 3-4 Knoten Südliche Winde und 25 °C. So trafen Julia, Patrick und ich, uns wie abgesprochen um 10:30 Uhr am Hafen. Dort angekommen wurden nur noch schnell die Taschen (unglaublich, wie viele Taschen und Sachen man für einen Tag meint mitnehmen zu müssen) an Bord meiner „EVOLUTION“ gebracht, die Segel angeschlagen und meinen Außenborder hinter gehängt. Ach ja und den Benzinkanister nicht vergessen, man weiß ja nie. Nach kurzem motoren durch die Schleuse wurden die Segel gesetzt und dann ging es raumschots mit ablaufendem Wasser Richtung Buisum. Immer schön an der Wattkante entlang. An „der Ecke“ (NP 44) frischte der Wind dann etwas auf und schneller als gedacht waren wir vor der Buisumer Schleuse, welche rot zeigte. Nach dem wir die Segel runtergenommen und bereits 5 Kreise im Vorhafen gedreht hatten, holte ich das Signalhorn raus. Dann ein langer Ton, der wahrscheinlich die Person weckte, die für die

Signale zuständig war. So schaltete die Ampel auf Grün um und wir fuhren in Hafenbecken 2, um dort an einem Fischkutter festzumachen. Kaum im Hafen angekommen wurden wir von allen Seite kritisch beäugt und so allmählich kam die Frage auf, ob wir denn wohl Außerirdische sind. Während des Anlegens wurde es dann noch schlimmer: Überall sah man Leute hektisch in ihren Taschen nach Camaras kramen und schließlich wurden wir von dutzenden Leute fotografiert. Am Fischkutter festgemacht und die Leiter hochgeklattert standen wir nun in Mitten dieser sogenannten „Touristen“.

Nun stellte sich natürlich die Frage aller Fragen, „Was wollen wir denn bloß essen? Eis? Auf jeden Fall! Fischbrötchen? Ist ein Muss!“ Gut, dann wäre das ja geklärt. Nach kurzem schlendern durch die Stadt, einem Eis in der Hand und einer Tüte mit Fischbrötchen in der anderen, wieder ein kleiner Balanceakt die Treppe runter. Zurück an Bord aßen wir die Fischbrötchen und beobachteten die „Touris“. Dabei fiel uns auf, dass kurze Hose + Sandalen + Kniestrümpfe + umgehängte Camara den durchschnittlichen Touri ausmachen. Beim weiteren in der Sonne liegen gehen einem schon so ein paar Gedanken durch den Kopf: Wenn wir jetzt ein Schild mit der Aufschrift „Ein Foto 5 Euro“ hätten, wären wir reich...

Als wir genug davon hatten uns beobachten zulassen legten wir wieder ab und segelten in Richtung Kronenloch

in welchem wir dann letztlich auch ankerten und baden gingen. Nach der sehr guttuenden Abkühlung und ein wenig "Pockenkratzen" gingen wir noch ein wenig Wattwandern und nutzten dieses auch gleich für eine "Schlamm-packung" (die soll gut für die Haut sein hatten wir gehört). Zurück am Piraten genossen wir die Sonne und segelten dann weiter in Richtung Meldorf. Allerdings war es erst 15:00 Uhr und der Tag noch nicht um, also



ging es zur Badestelle Elpersbüttel, natürlich unter Segel und vorsichtig mitten durch die Badegäste. Plötzlich begann der Rumpf merkwürdige Geräusche von sich zugeben. Was war das? Haben wir einen tauchenden Badegast übersegelt? Oder einen Schwimmer getroffen? – Dies war glücklicherweise nicht der Fall. Wir hatten lediglich Grundberührung. Also blieb uns nichts anderes übrig als von Bord zu gehen und den Piraten bis an die Wattkante zu schieben. Nach dem wir den Anker geworfen hatten und alle wieder im Boot waren, näherten sich einige Badegäste die uns neugierig bestaunten. Mit dem auflaufenden Wasser verschwanden nach und nach alle Badenden und wir segelten wieder zurück in den Hafen.

Für uns steht es heute schon fest, den Törn im nächsten Jahr zu wiederholen.

Mathis Voß

Hinweis des Schriftwartes

Nach meinem Kenntnisstand handelt es sich um den ersten Artikel unseres jungen und sehr engagierten Segelkameraden Mathis aus Meldorf für den Jahresbericht des MSV. Prima und vielen Dank! Außerdem finde ich es klasse, dass du immer so hilfsbereit bist und schon soviel Ahnung von der Segelei hast... ich freue mich auf deine Unterstützung auch in 2013!



WasserinsGesichtglitschBöe

Das ist für Thomas, Bernd und mich in Sachen Segeln im Augenblick das Schönste, wenn es um das OK-Segeln geht, hier der Versuch einer kurzen Erklärung:

An einem Sonntag Anfang Juni hatten wir 3 uns verabredet, Thomas und ich hatten schon 2 Schläge vorm Hafen gedreht, bevor ein kleiner Schauer uns wieder in den Hafen trieb. Dort kam dann Bernd dazu. Wir hatten nach diesem Schauer bei gelegentlicher Sonne lauschige W 3-4, kurz nach Hochwasser und der nächste Schauer schien noch weit weg. Also kreuzten wir durch die Schleuse und vereinbarten die Tonne 38 als Wendemarke. Auf der Kreuz hatte ich das passendere Segel oder zumindest den besseren Trimm und konnte ein paar Meter Vorsprung rausholen. Herrlich, wenn man auf der Kante sitzen kann und die kleinen Wellen am Bug Gluckergeräusche verursachen. Kein Handy kann klingeln, hoffentlich dauert der Schlag noch an!

Inzwischen schien der nächste Schauer nicht mehr so weit weg und ziemlich duster dazu, so erklärte ich die 40 als Wendemarke und wir liefen am Wind zurück Richtung Hafen.

Auf halber Strecke ließ erst der Wind nach und dann fing es wie aus Eimern an zu regnen. Wir saßen in unseren Cockpits und liefen so in 20 m Abstand hintereinander her, Bernd hatte uns beide im Blick. Die Tropfen waren

so groß, dass sie beim Aufschlag wieder hochspritzten. Bernd konnte von Thomas und mir nur noch das Segel und unsere Oberkörper sehen, die Rumpfe waren in einem Tropfenvorhang verschwunden. Wir müssen wohl wie fliegende Holländer ausgesehen haben.

Auf jeden Fall war dieser Schauer einer von der Sorte „Kommt erst der Regen, dann der Wind, berg die Segel nur geschwind“. Ich bekam vorne zuerst den Drücker: Auf die Kante, rein in die Gurte, voll ausreiten, zum Segel flachziehen kam ich garnicht erst, hoch am Wind das Fahrwasser rauf. Blick zurück: hinter mir war der Wind noch nicht angekommen, Thomas saß noch bei Flaute im Cockpit und guckte ratlos in seine Fäden. Bernd war noch weiter zurückgefallen.

Eigentlich möchte man in strömendem Regen und SW 5 gerne in den Hafen, aber da schoss mir durch den Kopf „jetzt wenden und raumschots ...“. In der Wende Schwert halb hochgeklappt, in die hintere Ecke des Cockpits gesetzt, Schot dicht und die Kiste fängt auf dem glatten Wasser spontan an zu surfen. Wenn man sich dann in den Gurten rauslehnt, hängt der Kopf just so weit draussen, dass die Gischt, die der Bug zerteilt, einem ins Gesicht spritzt. Das ist der magische Augenblick, in dem man den Speed nicht nur einfach erfährt, sondern in Form der ebenso schnellen Gischt direkt eingespritzt bekommt, eine

„WasserinsGesichtglitschBöe“ eben. Vielleicht für den Leser jetzt im Winter bei einer Tasse Grog schwer vermittelbar, aber in dem Augenblick hätte ich mit nichts tauschen wollen. Als ich bei Thomas vorbeigesurft kam, musste ich einen Freudenschrei loslassen. Der hat auch Thomas und danach Bernd zum Wenden bewogen und so sind wir 3 bei langsam nachlassendem Regen aber zunehmendem Wind einige Male zwischen der 42 und 44 hin und hergesurft.

Irgendwann war der Kick dann verflogen, der Wind zu stark und die Bauchmuskeln zu schwach, dass wir einlaufen wollten. Das uns das größere Abenteuer noch bevorstehen sollte, ahnten wir zwischen den Steindämmen: Bei W 5-6 platt vorm Laken fing mein und Bernds OK das Geigen an, nur Thomas fuhr wie auf Schienen. Dass man bloß den Bauch ganz rausziehen, den Kicker anknallen und die Schot nicht zu weit auflieren darf, wissen Bernd und ich nun auch...

Auf jeden Fall ging Bernd nach 3 x kräftig Geigen zu Bach, sein OK kenterte durch, aber nur fast, weil sein Top im weichen Schlick stecken blieb.

Wir fuhren ein paar Minuten um Bernd herum, bis wir merkten, er schafft es nicht. Also tauschte Thomas mit Bernd – wegen dem effektiverem Trimmgewicht –, aber das klappte auch nicht. So band ich meinen OK an eine Pricke und schwamm zu Bernds OK. Ein paar Meter vorher kam mir eine Tupperdose mit Bernds so sehr geliebtem Tabak entgegen. Die habe ich dann gleich mit aus Seenot gerettet. Gemeinsam, Thomas auf dem Schwert

und ich mit der Vorleine über die Kante, kam der Top aus dem Schlick und die Reise konnte weitergehen.

Also der Regen und das Surfen haben uns großen Spaß gemacht, das Kentern wissen wir ja nun zu verhindern.

Im November (wir wollen ja jeden Monat diesen Jahres segeln und noch klappt es), sind wir mit 4 Mann und 3 Booten nach Friedrichstadt gefahren. Waren zwar nur 3 Grad und Nebel, aber wir haben ja ein dickes Fell. Aufgeriggt und bei wenig Wind los. Herrlich, endlich wieder das Gluckern unterm Leedeck zu hören! Wesentliche Trimmkniffe konnten verfeinert werden (Leetrimm und Unterliekstrecker so dicht wie sonst bei 20 Kn Wind).

Angekommen in Schwabstedt alle 4 rein in das Hotel, so wie wir waren – Neopren, Trockenzug, Schwimmweste, nasse Füße – der Kellner hat sich aber nur zurückhaltend gewundert – schade.

Nach Pharisäer und Obstboden war der Tag aber so weit fortgeschritten, dass wir mit Taxi die Autos geholt haben. Zumindest die Taxifahrerin kam aus dem Staunen nicht heraus.

Und heute am 9. Dezember schreibe ich grad den Bericht, aber nur, weil im Büsumer Hafen eine geschlossene Eisdecke schwimmt. Wenn es dort am 16. Dezember nicht zugefroren ist, tauchen wir da wahrscheinlich für eine Hafenrundfahrt auf...

Herrlich, einen Vogel zu haben und beruhigend, diesen mit weiteren SK's teilen zu dürfen.

Olaf Timm



**VOLVO
PENTA**



Ihre Vertragswerkstatt für Schiffs- und Industriediesel

FÖH

seit 80 Jahren

- Motoren-Instandsetzung
- Maschinen- und Yachttechnik

Kreishafen 9 · 24768 Rendsburg
Telefon (0 43 31) 2 29 24
Telefax (0 43 31) 2 47 20
eMail: foeh-gbr@foni.net

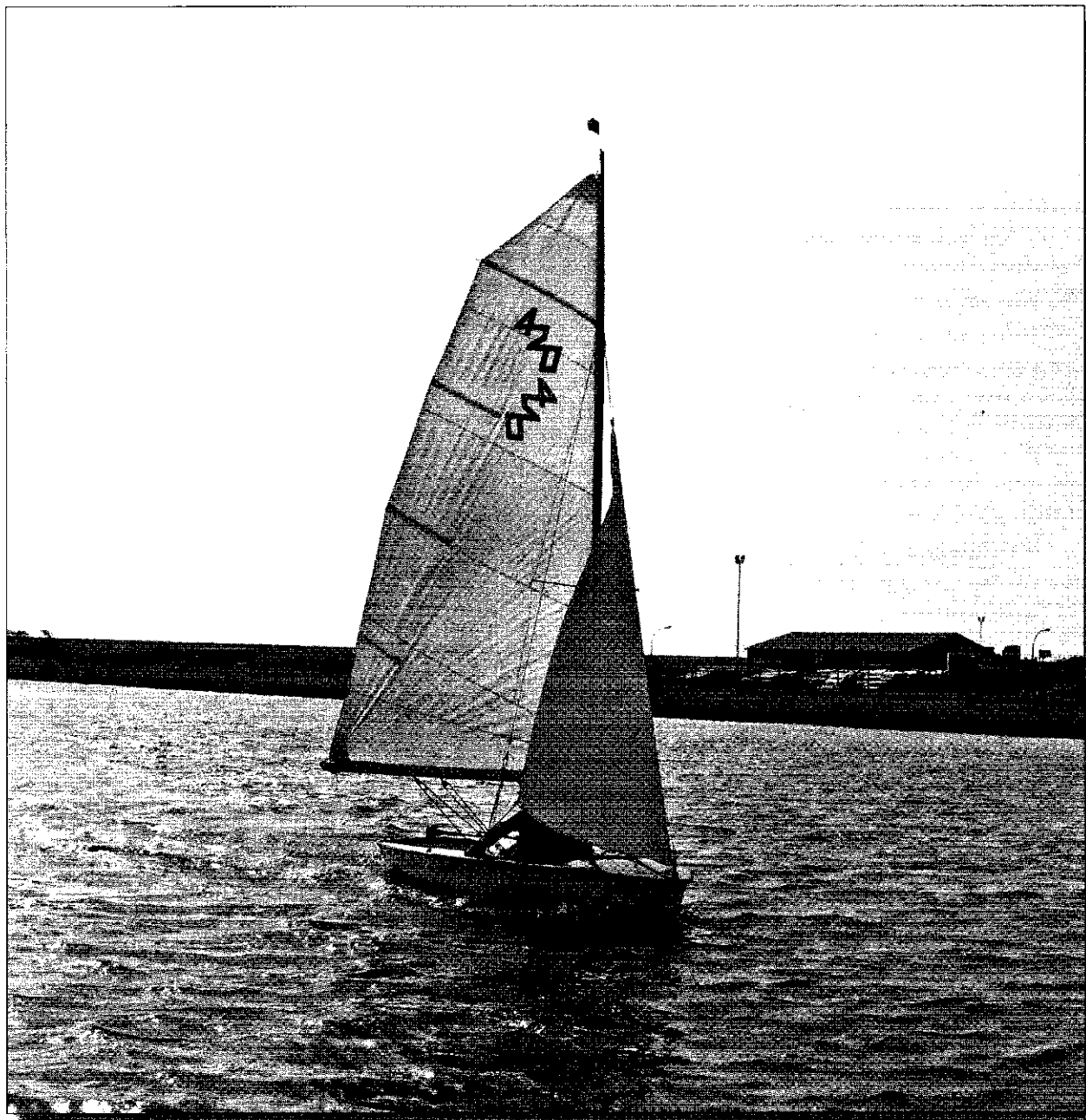
... DOM/DJM und was sagt Thor dazu ...

Der Sommer hat uns nicht verwöhnt und so waren unsere Ansprüche an das Wetter sehr gering. Die Vorbereitung auf die DOM/DJM 2012 verlief sehr schleppend. Der Samstag war recht schattig, feucht und auch windig. Thor hatte ein Einsehen und wollte uns zum Ende der Saison noch einmal verwöhnen und so wies er den Wind an, seine Kraft zu drosseln und die Sonne sollte sich stattdessen zeigen. dieser Aufforderung kam sie am Sonntag nach.

Am Start waren in der Klasse Opti fünf Boote, in der Klasse Jollen ebenfalls fünf Boote, die teilnehmenden Vereine waren der SVB, HSRV und MSV. Der MSV stellte in der Klasse Opti ein Boot, in der Klasse Jollen

drei Boote, zwei Laser und einen 420er. Alle Segler und Teams kämpften fair und umsichtig miteinander, schenkten sich nichts, was sich auch darin widerspiegelte, dass das 420er Team des MSV das Zielgate nicht passiert und man der Meinung war, eine Runde sollte noch sein... wenden und nun richtig durch, war die Folge ... wer sich bei dieser Aktion am meisten aufregte und der Verzweiflung nahe war, ist leicht zu erraten, das Team war es nicht ... Der Samstag mit seinen böigen Winden erschwerte die Wahl des richtigen Segels bei den Lasern, was sich am Sonntag nicht mehr korrigieren ließ.

Es konnten in jeder Klasse acht Wettfahrten durchgeführt





werden. Alle durchgeführten Wettfahrten wurden von den Teilnehmern spannend und packend gestaltet, was auch von den Zuschauern entsprechend honoriert wurde. An dieser Stelle möchte auch einmal besonders den Zuschauern danken, denn nur durch sie ist so eine lebhaftige Regatta möglich, wenn alle mit fiehern und was besonders sehr wichtig ist, wenn nötig trösten.

Am Schluss des zweiten Regattatages siegte bei den Jollen das Team Fenja Schönball und Carina Balke im 420er, die an beiden Tagen gleichmäßige Leistungen zeigten. Der dritte Platz wurde vom jüngsten Team mit Friederike Rost und Gyde Hansen in ihren TEENY erkämpft. Die Optis starteten in den Altersgruppen A und B zusammen, in der Gesamtwertung siegt Jan Rost, Bastian Voß belegte den vierten Platz in der Gesamtwertung und Platz zwei in seiner Altersgruppe. Auch dieses Jahr konnte leider der ein oder andere Segler krankheitsbedingt bzw. aus privaten Gründen nicht teilnehmen, sehr bedauerlich ist die kurzfristige Absage, welches besonders bei den Teambooten einen Totalausfall des ganzen Teams zur Folge hat.

Unser Wanderpreis in der Klasse „Opti“ ging an Bastian, der Wanderpreis in der Klasse „Jolle“ ging an Fenja und Carina. Silas bildete mit mir zusammen die Bergcrew bzw. half am Steg. Das Wetter hielt sich bis zuletzt, den Wetterpropheten zum Trotz, Thor hatte Einsichten mit uns.

Karsten Laskowski



Danke....

Im Rahmen des traditionellen Labskaus Essens bedankte sich der Jugendwart auch stellvertretend für den Vorstand bei allen Helfern und Unterstützern, die unsere Jugendarbeit unterstützen, fördern und auch die eine oder andere Unannehmlichkeit mit in Kauf nehmen.

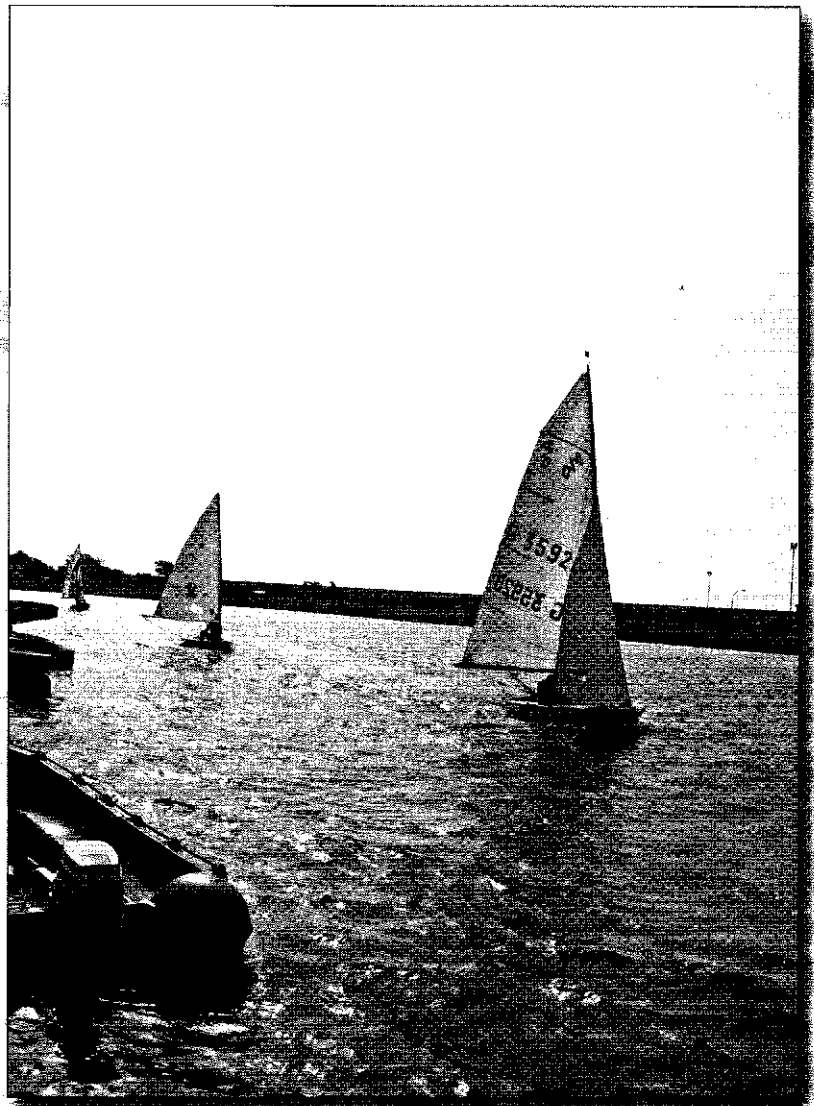
Ein besonderer Dank gilt den Förderern und Unterstützern, die die Jugendgruppe anlässlich des 90jährigen Bestehens des MSV sowie der 60. Wiederkehr der Tertiäregatta bedacht haben.

Ein kurzer Rückblick: Nach dem Absegeln im Herbst 2011 konnten wir die restliche Zeit des Jahres genießen und uns auf die Weihnachtsfeier freuen, hatte doch eine Besichtigung der Boote und die daraus resultierende Arbeit uns signalisiert ... gemacht, gemacht. Erst im zeitigen Frühjahr wollten wir so richtig loslegen. Die Jugendabende waren gut besucht, Thomas Stührk übernahm den Jollenunterricht und ich kümmerte mich um den Opti-nachwuchs. Diese Art der Unterrichtsteilung hatte sich schon im letzten Jahr bewährt und wurde so fortgeführt. Es ist besonders bei den Optikids festzustellen, dass die **Schule und das Umfeld den Kids mehr abverlangt als in der Vergangenheit**, so lässt die Konzentration schnell nach und die Beschäftigung mit anderen Dingen steht im Vordergrund. Trotz und alledem wurde eifrig geübt **und viele Informationen aufgenommen und ausgetauscht**.

Die Winterzeit dauerte länger als **gedacht**, somit rückten die geplanten Arbeiten in weite Ferne, statt dessen konnte man auf dem Surfsee Schlittschuh laufen. Der Winter war kalt und nass, das Frühjahr nass und kalt und es gab noch kräftigen Wind dazu. Im März dann Frühjahr, warm und Sonne für kurze Zeit. Dieses Fenster wurde genutzt, um die anstehenden Arbeiten durchzuführen. Unterstützt wurden wir mit Wärme aus der Propangasflasche. Der im letzten Jahr angeschaffte Sonnenbrenner verrichtete gute Dienste. Der Sommer war eindeutig zu kalt und in weiten Teilen auch recht windig, was auch auf die Teilnehmerzahlen beim Dienstagssegeln drückte und so musste immer spontan entschieden werden, segeln oder auch nicht bzw. wie lange. Ein Blick zum Himmel machte die Entscheidung nicht immer leicht. Die half auch nicht, auf die Wetterpropheten zu hören, die da sprachen von... es ist

alles nur durchschnittlich, oder besser noch, es ist viel zu trocken... diese Art von Trockenheit war doch recht gewöhnungsbedürftig. Uns hat nie der Mut verlassen und wer durchhielt wurden fast immer noch mit einem schönen Segeltag belohnt. 3 x schafften wir es vor der Schleuse zu segeln, wir merkten aber auch hier sehr schnell, dass das durch die Schleuse zu fahren mit Optis und Jollen noch verstärkt geübt werden muss. Eine große Schwäche war das Aufnehmen der Schleppleine und das Schleppen der Boote selbst, hierauf werden wir, unter anderem, unser Hauptaugenmerk im Winter 2012/13 legen.

Da es dieses Jahr keine Schleusenschließung wie im letzten Jahr gab, bekamen wir die ganzen Unbilden der Hafenverschlickung die ganze Saison über zu spüren. Die zu besegelnde Fläche wurde immer kleiner, da halfen auch keine tröstenden Worte, wenn eine Jolle mal im Schlick stecken blieb und die Besatzung versuchte, das Boot durch Aussteigen und Schieben aus seiner misslichen Lage zu befreien. Eine junge Seglerin blieb 3 Stun-





den nach Einsetzen ablaufend Wasser querab vom Optisteg mit einem Laser stecken. Sie stieg aus, versank bis Mitte Oberschenkel im Schlick und kämpfte dann wie eine Löwin mit dem Schlick und dem Boot, um die Fahrrinne bzw. was davon übrig blieb zu erreichen. Eine Hilfeleistung mit dem Bergeboot war unmöglich, der Außenborder steckte im Schlick fest. Abgekämpft erreichte sie dann den Steg, ... „Karsten, kannst Du Dir vorstellen, dass dort einmal bei Niedrigwasser 3,50 m Wassertiefe vorlagen?“ sinnierte ein erfahrener Segler, der nach der Bergung neben mir stand, vor sich hin.

Trotz der Wetterkapriolen zeigten die Jollensegler, was sie im Winter gelernt hatten, auch die Optikids waren mutiger als im letzten Jahr, und die Hoffnung auf eine Teilnahme bei der DOM stieg.

In diesem Jahr musste wetterbedingt 3 x das Segeln ausfallen. Auch an dem Tage als das Rotary Segeln angesagt war, zeigte sich das Wetter nicht von seiner besten Seite. Nieselregen, kalt, windig, nach gut einer Stunde packten wir ein und suchten uns einen wärmenden Unterschlupf. Die DJM verlief für die Jollen recht passabel, auch bei der DOM konnten wir dieses mal, in Gegensatz zum letzten Jahr wieder Flagge zeigen und somit konnten beide Wanderpreise ausgesegelt werden ... das lässt hoffen ...

Karsten Laskowski

RESTAURANT *Lust auf Meer*

**Fisch, Fleisch,
Gemüse & Pasta!**

*Genießen,
Brunchen, Feiern
& Kochen lernen!*

Mehr Infos unter:

www.lustaufmeer-restaurant.de

Hauptstrasse 49a, 25704 Nindorf

Telefon: 04832/978608

Geöffnet ist ab 17.30 Uhr,

Sonntags auch von 11.30 bis 14.00 Uhr.

Montags ist Ruhetag.



**Liebe Seglerinnen, liebe Segler,
liebe Freunde des MSV!**

Vielen Dank für Ihre Beiträge in Wort und Bild.

Das diesjährige Foto auf dem Titel gestaltete Olaf Timm mit seiner Nikon:
ich bearbeitete die Datenmenge mit „Nikoncapture“ nach.
Vielen Dank, Olaf!

Seien Sie herzlich von der kleinen Redaktion begrüßt. Wir freuen uns auf 2013 – auch auf die
W O R T B E I T R Ä G E und die Fotos möglichst bis zum 22.12.2013 (in Worten: zweiundzwanzigster
Dezember zweitausenddreizehn – bitte nicht Januar 2014!). Der Hinweis auf diesen Termin ist ja schon
obligatorisch – und offensichtlich nur mit Mühen einzuhalten.
Bitte bedenken Sie, dass das Heft nur weiter bestehen kann, wenn genügend Fahrtberichte eingehen.

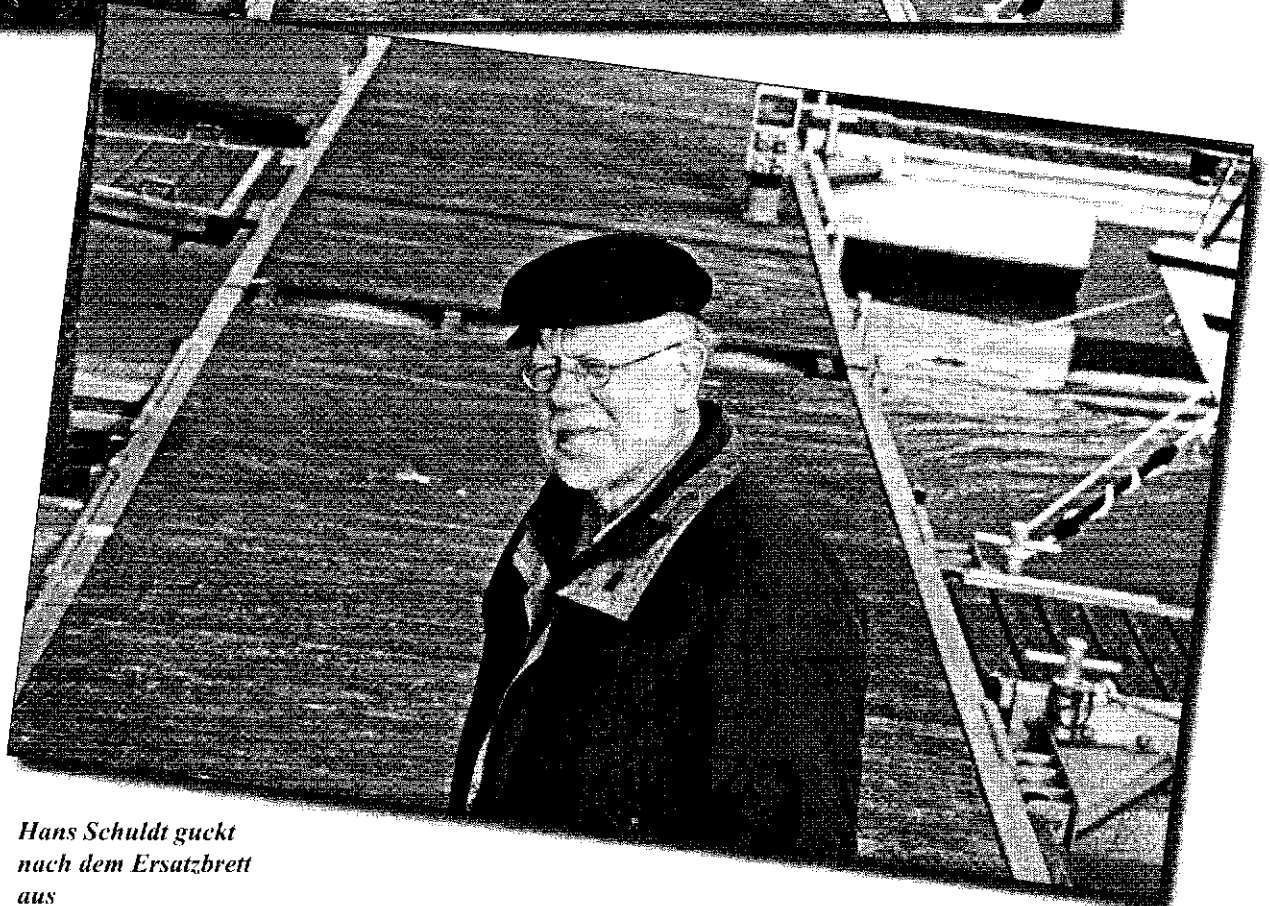
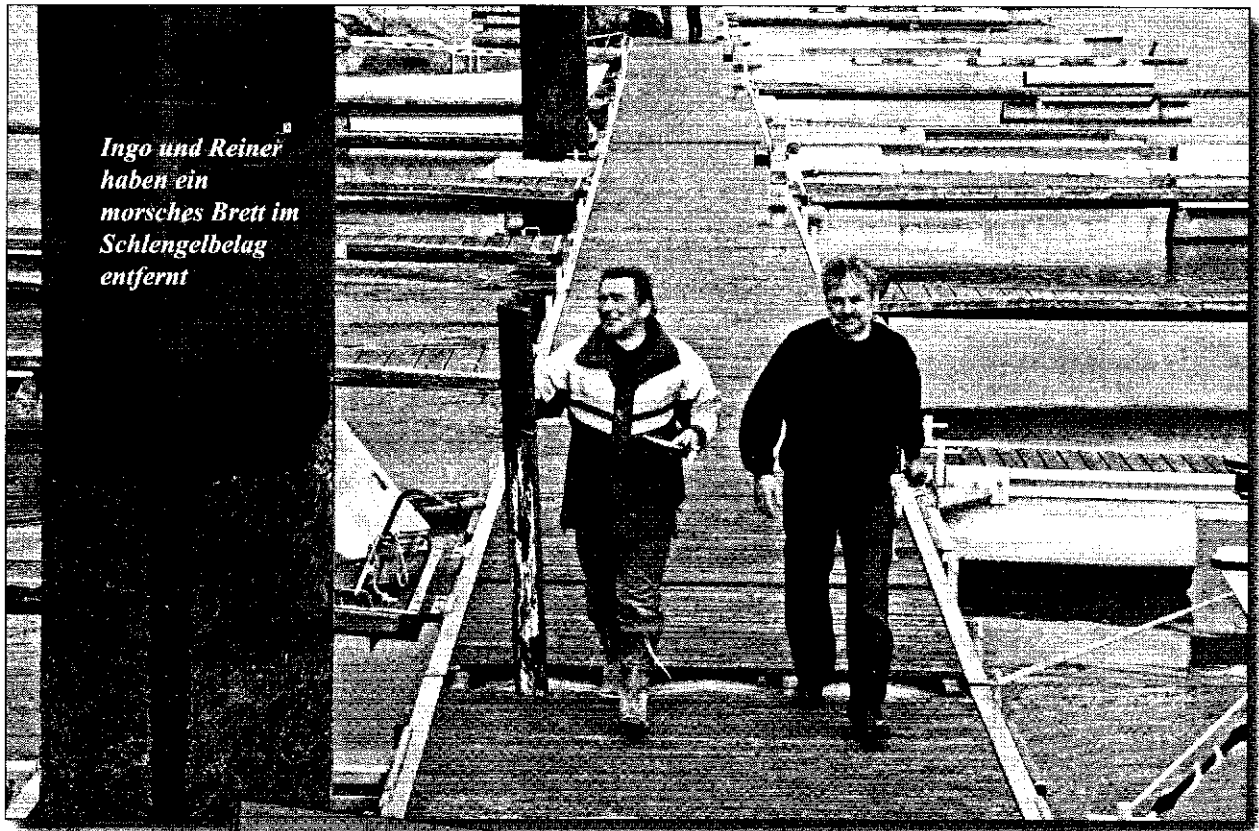
Herzlichst
Ihr

Thomas Sörensen



*Pockenbekämpfung
an einer Schlengel-
leiter durch Manfred*

*Ingo und Reiner
haben ein
morsches Brett im
Schlengelbelag
entfernt*

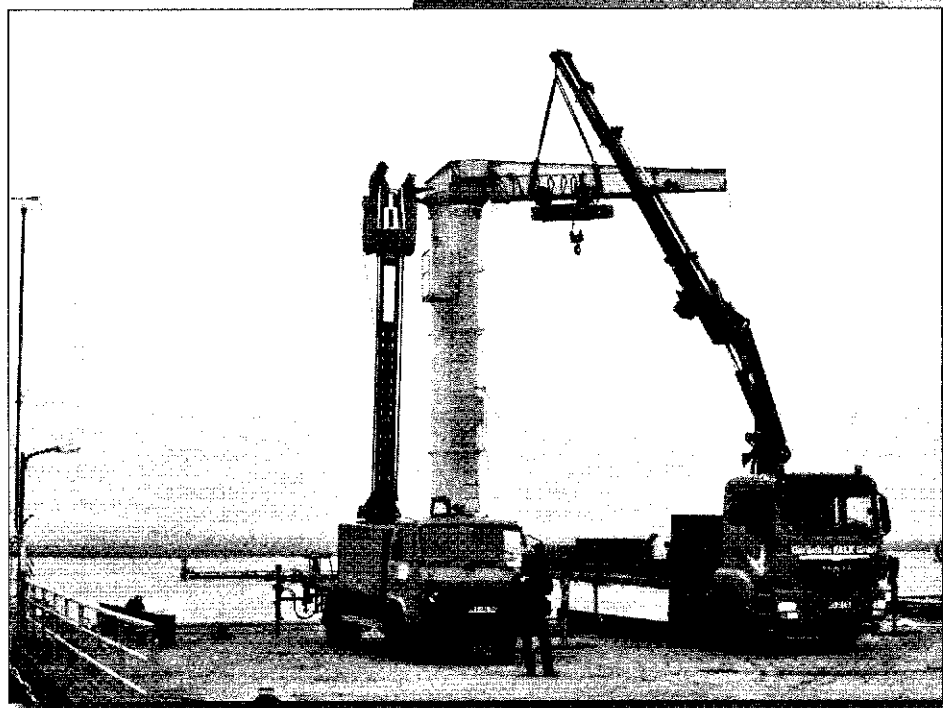
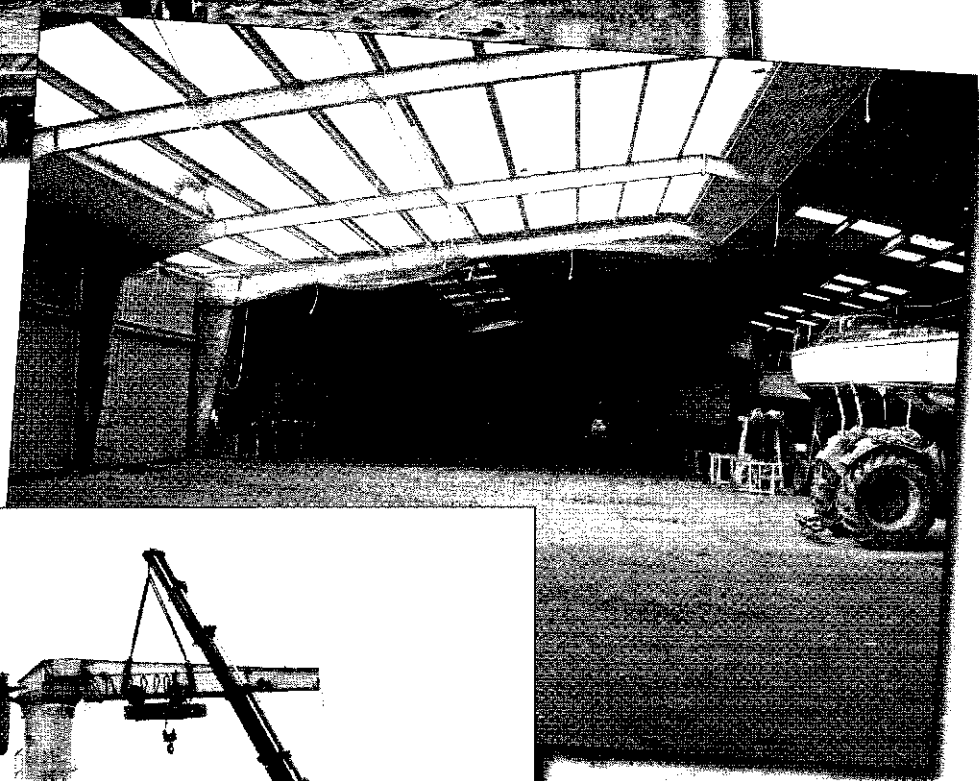


*Hans Schuldt guckt
nach dem Ersatzbrett
aus*



Man hilft ja gern ...

*Das Hallendach ist
offen*



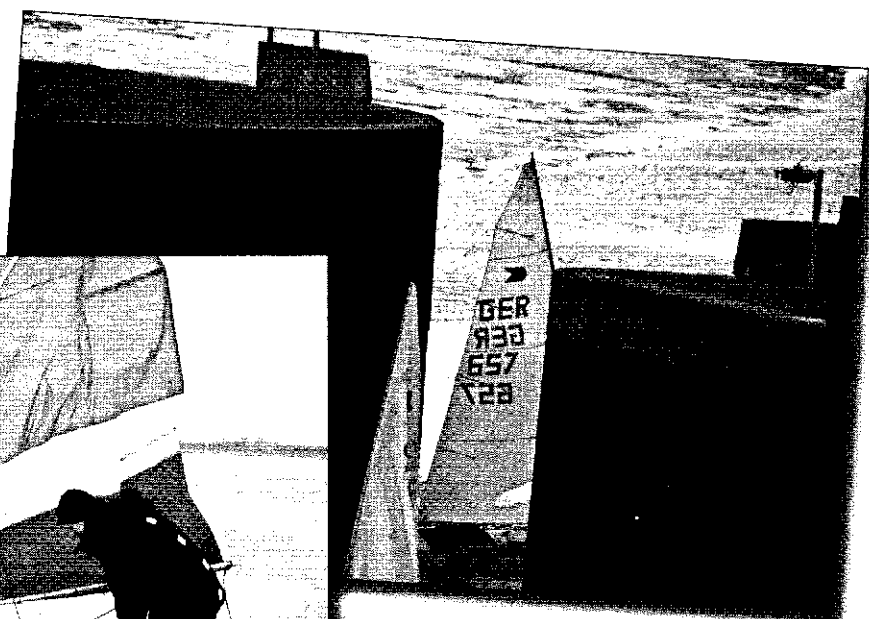
*Unser Kran
wird überholt*



*Bernd erzählt Thomas,
wie er die Heimchenwand
erneuern will*

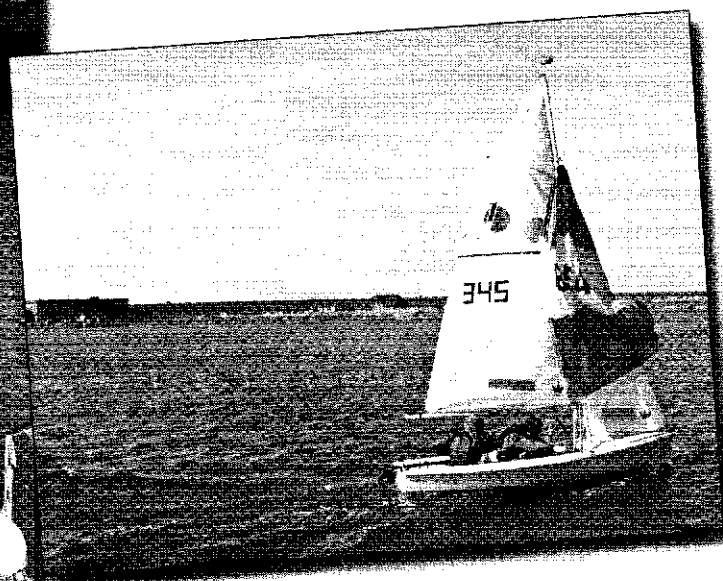
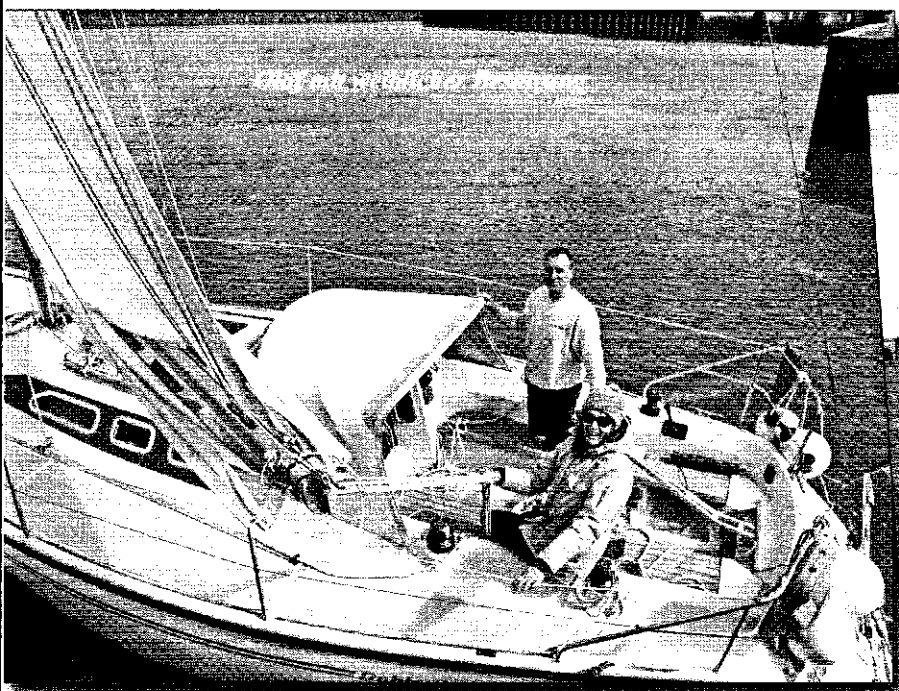


*Neuer Boden
für unsere Grünanlage*

Auch im Winter kann man segeln

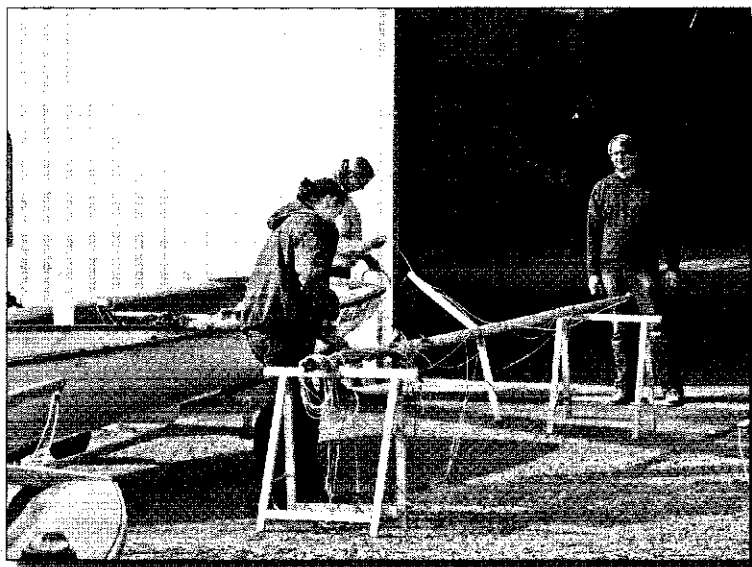
Meldorfer Seglerverein

*Siegerehrung nach
der DOM/DgM**Jörn wird mit einem
Blumenstrauß bedacht**Seglerabend in der Linde*

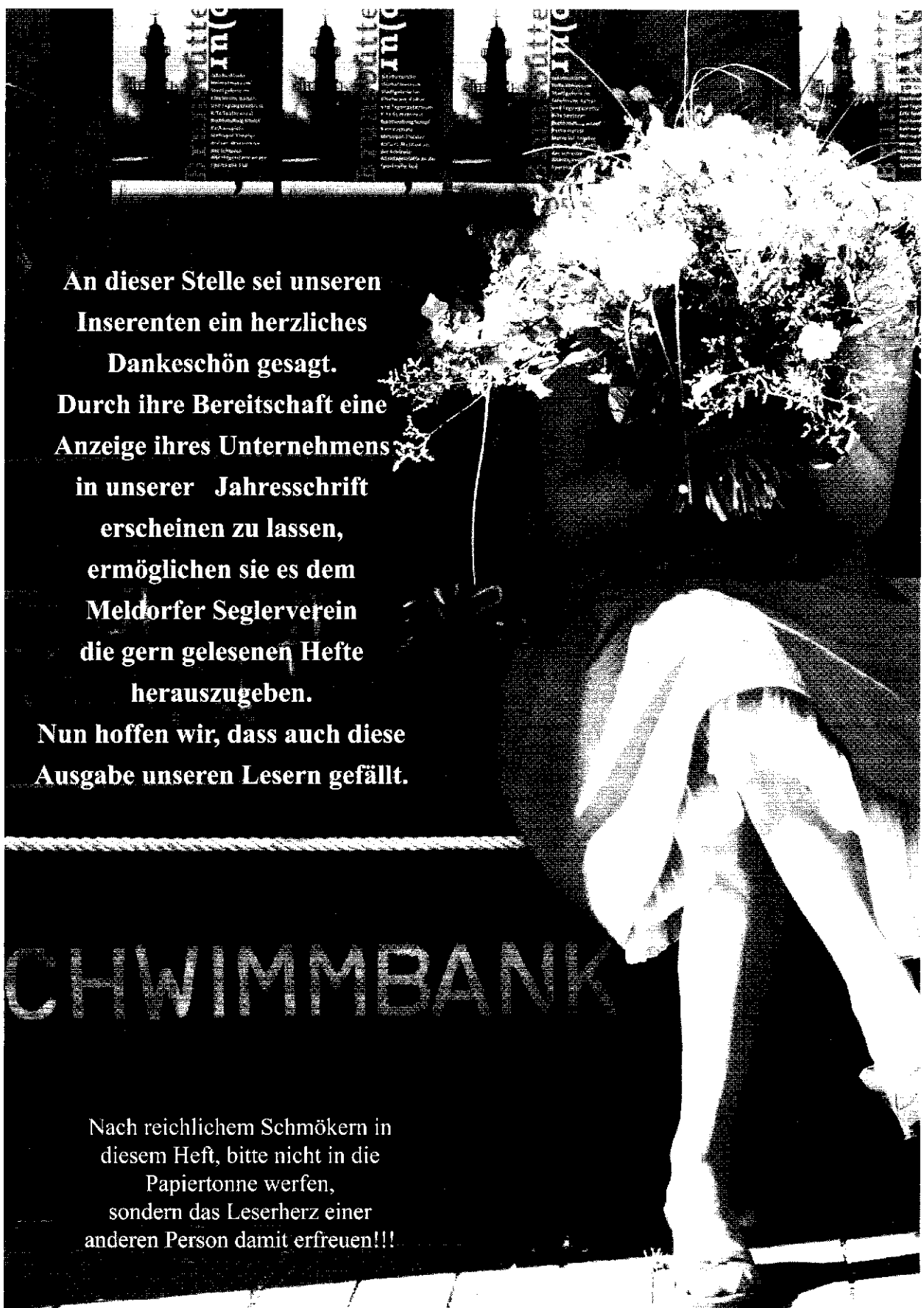


Der Spinaker braucht Wind von achtern

*Die drei Senioren haben
eine Reporterin zur
Regattabegleitsfahrt mitge-
nommen*



*Thomas
beobachtet
das Aufriggen*



An dieser Stelle sei unseren
Inserenten ein herzliches
Dankeschön gesagt.
Durch ihre Bereitschaft eine
Anzeige ihres Unternehmens
in unserer Jahresschrift
erscheinen zu lassen,
ermöglichen sie es dem
Meldorfer Seglerverein
die gern gelesenen Hefte
herauszugeben.
Nun hoffen wir, dass auch diese
Ausgabe unseren Lesern gefällt.

CHWIMMBANK

Nach reichlichem Schmökern in
diesem Heft, bitte nicht in die
Papiertonne werfen,
sondern das Leserherz einer
anderen Person damit erfreuen!!!

KOLL

**Sanitär
Heizung
Klima
Elektro**

Reimer Koll GmbH
Altentreptower Str. 3 • 25704 Meldorf
Tel. 0 48 32 / 85 85 • Fax 0 48 32 / 35 71
Notdienst-Tel.: 0171 - 330 85 85



Bäder zum Wohlfühlen!

Natürlich mit **FORMAT.**



Bäder sehen.planen.kaufen.

MAKRO Handels-GmbH u. Co. KG
Am Brookhafen 12 • 25524 Itzehoe

WWW.MAKRO-HANDEL.DE

Sparkassen-Finanzgruppe



Mit uns im Boot sind Sie um eine Wellenlänge voraus.



Sparkasse
Westholstein

Leinen los, den Wind und die Strömung geschickt nutzen... Das bringt den Segler auf Erfolgskurs. Damit aber auch Sie Ihre finanziellen Ziele schnell erreichen, nehmen Sie am besten uns mit ins Boot. Was Sie dann auch ansteuern: Mit uns sind Sie gleich eine Wellenlänge voraus. **Wenn's um Geld geht – Sparkasse.**

BOHN-SEGEL

Fachbetrieb für

Segel

Persenninge

Reffsysteme

Rollmasten



Tel. 0 41 21/8 13 13 • Fax 8 87 71

E-Mail: bohn-segel@t-online.de

www.bohn-segel.de



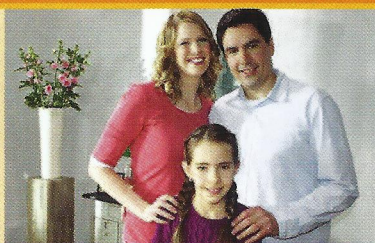
Sportlich fit mit Omega-3-Fettsäuren

Mit Fisch & Meeresfrüchten tun Sie Ihrem Körper etwas richtig Gutes: Allein die Omega-3-Fettsäuren sind bekannt als wahre Anti-Aging-Medizin und ideal für jeden sportlich aktiven Menschen. Essen Sie sich fit mit Genuss - in der bekannten Stührk-Qualität!



Alaska Wildlachs, von Hand gesalzen und über echtem Buchenholz geräuchert. Unerreicht, probieren Sie es aus!

Deutscher Caviar aus Heringsrogen, der erste Deutsche Caviar aus nachhaltiger Fischerei. Natürlich von Stührk.



ENERGIEKONZEPTE FÜR IHRE ZUKUNFT

Es gibt zahlreiche Varianten Energiesparmaßnahmen zu ergreifen oder Investitionen in die Erneuerbare Energietechnik zu tätigen. Die Aldra Solar berät ihre Kunden individuell und erarbeitet für die verschiedensten örtlichen und baulichen Gegebenheiten maßgeschneiderte Energiekonzepte. Lassen Sie sich jetzt kostenlos und unverbindlich beraten.

